Die Rechtsstellung des Reichsbahnbeamten.

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Rechte

der

Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität
Halle-Wittenberg.

Vorgelegt von

Wilhelm Deutschbein

Referendar in Dessau.

Referent: Professor Dr. Bilfinger.

1926

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

Seite

§ 1. Der Begriff des Beamten 1

I. Teil.

Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

§ 2. Die Abgrenzung zwischen öffentlichem und privatem Recht . . 7
§ 3. Formen staatlicher Verwaltung 13
§ 4. Die rechtliche und wirtschaftliche Auffassung des Eisenbahnbetriebes 16
§ 5. Die Reparationsfrage und die Deutsche Reichsbahn 22
§ 6. Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft 25
§ 7. Die Auffassung im Schrifttum 33
§ 8. Die Auffassung in der Rechtsprechung 37

II. Teil.

Der Reichsbahnbeamte.

§ 9. Der Reichsbeamte 39
§ 10. Der Beamte des preußischen Rechts 42
§ 11. Der Reichsbahnbeamte 44
§ 12. Rechtsquellen 46
§ 13. Der Reichsbahnbeamte und die Reichsverfassung 48
§ 14. Die Anstellung 52
§ 15. Die Pflichten 55
§ 16. Die Rechte 61
§ 17. Die Veränderung des Dienstverhältnisses 62
§ 18. Die Beendigung des Dienstverhältnisses 66

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41544302_0015

Schriftenverzeichnis.

A. Lehrbücher und Abhandlungen.

Anschütz. Deutsches Staatsrecht. Holzendorff Enzyklopädie, Bd. 4, 7. Aufl. 1914.

Anschütz. Die Verfassung des Deutschen Reiches, 3. Aufl., Berlin 1926.

Arndt. Die Verfassung des Deutschen Reiches, 5. Aufl., Berlin 1913.

Arndt. Das Reichsbeamtengesetz, Berlin 1923.

Aron. Das Rechtsverhältnis der Deutschen Reichsbahngesellschaft zum Reich und zur Reichsregierung, Eger 41, 3.

Aron. Die Stellung der Deutschen Reichsbahngesellschaft gegenüber Lohnstreitigkeiten, Verkehrsrechtliche Rundschau 1926 Nr. 3.

Bergmann. Der Weg der Reparation von Versailles über den Dawesplan zum Ziel, Frankfurt a. M. 1926.

Blüher. Nochmals das Zwangsvollstreckungsprivileg der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Z. d. V. d. E. 1925 Nr. 6.

Blüher. Reichsbahn- und Reichspost in ihrer heutigen Gestalt. Z. d. V. d. E. 1926 Nr. 4.

v. d. Borght. Das Verkehrswesen, 3. Aufl., Leipzig 1925.

Brand. Das Beamtenrecht, 1. Aufl., Berlin 1914.

Brand. Das Reichsbeamtengesetz, 2. Aufl., Berlin 1907.

Buschman. Die Neuordnung des Bundesstaatlichen Eisenbahndienstes in Oesterreich, Wien 1925.

Crome. System des Deutschen bürgerlichen Rechts, Bd. I, Leipzig 1900.

Eberhardt. Deutsche Kommunalverbände im Auslande. Dissertation, Greifswald 1908.

Ebermayer. Reichsstrafgesetzbuch. 3. Aufl., Berlin 1925.

Eckstein. Der Beamtenbegriff im privaten und öffentlichen Recht. Arch. d. ö. Recht, Bd. 27.

Enneccerus. Lehrbuch des bürgerlichen Rechts. Bd. I, 1., Marburg 1923.

Finger. Das Staatsrecht des Deutschen Reiches, Stuttgart 1923.

Fischer. Rechtsfragen aus Anlaß der Streiks. Z. d. V. d. E. 1924 Nr. 23.

Fleiner. Institutionen des Deutschen Verwaltungsrechts. Tübingen 1911.

Fleischmann. Wörterbuch des Deutschen Staats- und Verwaltungsrechts. Tübingen 1914.

Fleischmann. Deutsche Kommunalverbände in Konsulargerichtsbezirken. W. St. V. R III.

Frank. Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. 16. Aufl. Tübingen 1925.

Friedrichs. Das Beamtenrecht, Handbuch der Rechtswissenschaft. herausgegeben von Stier-Somlo und Elster.

Fromm. Das Petitionsrecht der Reichsbahnbediensteten. Reichsbahn 1926, Nr. 20.

Otto v. Gierke. Deutsches Privatrecht I. Leipzig 1895.

Giese. Die Verfassung des Deutschen Reiches. 6. Aufl., Berlin 1925.
Hatschek. Lehrbuch des deutschen und preußischen Verwaltungsrechts. I. Aufl., Leipzig 1924.
Hatschek. Deutsches und preußisches Staatsrecht. Berlin 1922/23.
Hatschek. Einleitnng in das öffentliche Recht. Leipzig 1926.
Haustein. Die Rechtsstellung des Reichsbahnbeamten im öffentlichen, insbesondere im Strafrecht. Z. d. V. d. E. 1925, Nr. 40.
Haustein. Träger öffentlicher Verwaltung im Eisenbahnrecht. Arch. d. öffentlichen Rechts N. F. Bd. 11.
Hermann. Gesetze und Verordnungen betreffend die Deutsche Reichsbahngesellschaft und ihr Personal. Berlin 1925.
Hoff. A. Eisenbahn II im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Jena, 4. Aufl. 1926.
Homberger. Die Gesetzgebung über die deutsche Reichsbahn. Jur. Wochenschrift 1924.
Homberger. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft und ihre Finanzen. Arch. für Eisenbahnwesen, 1925.
Hüfner. Das Zwangsvollstreckungsprivileg der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Verkehrsrechtliche Rdsch. 1926 Nr. 1.
Hüfner. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft und ihre Beamten. Verk. Rdsch. Nr. 2 und 3 1925.
Hüfner. Vorrechte der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Verk. Rdsch. 1925 Nr. 6.
G. Jellinek. System der subjektiv-öffentlichen Rechte. 1. Aufl. Freiburg 1862.
G. Jellinek. Allgemeine Staatslehre. Berlin 1922.
Janz. Die Frage der Rechtsstellung der Reichsbahngesellschaft und der Reichsbahnbeamten. Zeitschr. für Rechtspflege in Bayern. 1926.
Kaskel. Arbeitsrecht. 2. Aufl. Berlin 1925.
Kaufmann. Verwaltung, Verwaltungsrecht. W. St. V. R. III, S. 688 ff.
Kelsen. Zur Lehre vom öffentlichen Rechtsgeschäft. Arch. des ö. Rechts Bd. 31.
Kelsen. Hauptprobleme der Staatsrechtslehre. Tübingen 1911.
v. Kienitz. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft. Eger 41, 2.
v. Kienitz. Ist die Deutsche Reichsbahngesellschaft von Gerichtsgebühren befreit? Eger 43,3.
Kittel. Die Eisenbahnaufsicht. Reichsbahn 1926 Nr. 3.
Kronheimer. Die Umgestaltung der Deutschen Reichsbahn. Z. d. V. d. E. 1924, Nr. 46.
Kühnert. Der Beamte im Handbuch der Politik. 3. Aufl. Bd. 4.
Laband. Deutsches Reichsstaatsrecht. 7. Aufl., Tübingen 1919.
Laband. Staatsrecht des Deutschen. 4. Aufl. 1901.
v. d. Leyen. A. Eisenbahnen I und III, im Handwörterbuch der Staatswissenschaften. 4. Aufl., Jena 1926.
Mannheim. Das Streikbrecherurteil des Reichsgerichts. Arbeitsrecht 1925, Heft 9.
Mantey. Das Holschulden- und Vollstreckungsprivileg der Reichsbahngesellschaft. Z. d. V. d. E. 1924, Nr. 52.
Mayer, Otto. Deutsches Verwaltungsrecht. I. u. II. Bd., Aufl. 1924, (Leipzig.) II. Bd., 2. Aufl. 1917.
Mayer, Otto. Die juristische Person und ihre Verwertbarkeit im öffentlichen Recht. Festgabe für Laband I, Tübingen 1908.

Meyer-Anschütz. Lehrbuch des Deutschen Staatsrechts. 7. Aufl. Leipzig 1914, 1917 und 1919.
Meyer-Dochow. Lehrbuch des Deutschen Verwaltungsrechts. 3. Aufl. Leipzig 1910.
Meißner. Das neue Staatsrecht des Reichs und seiner Länder. Berlin 1921.
Nehse. Hat die Deutsche Reichsbahngesellschaft Gerichtskosten zu zahlen? Z. d. V. d. E., 1925, Nr. 1.
Ottmann. Die Rechtsstellung der Reichsbeamten. Z. d. V. d. E. 1925, Nr. 3.
Perels-Spilling. Das Reichsbeamtengesetz. 2. Aufl. 1906.
v. Pistorius. Staats- und Verwaltungskunde. Stuttgart 1926.
Polomski. Der Reichsbahnbeamte. Reichsbahn 1925, Nr. 9.
Potthoff. Die Rechtsstellung des Reichsbahnbeamten. Bücherei des Deutschen Eisenbahnerverbandes, Bd. 3, Berlin.
Potthoff. Der neue Beamtentyp des Reichsbahnbeamten. Arbeitsrecht 1925, Heft 1.
Potthoff. Der Rechtscharakter der Personalordnung für die Reichsbahn. Arbeitsrecht 1925, Heft 3.
Preuß. Das städtische Amtsrecht in Preußen. Berlin 1902.
Rehm. Die rechtliche Natur des Staatsdienstes nach Deutschem Staatsrecht. Annalen des Deutschen Reiches, 1884 und 85.
Reindl. Ernennung von Ausländern zu Reichsbeamten. Z. d. V. d. E. 1925, Nr. 10.
Reindl. Reichsbeamtenrecht. Jahrbuch für Eisenbahnwesen 1925/26.
v. Rheinbaben. Die preußischen Disziplinargesetze. 2. Aufl., Berlin 1911.
v. Rheinbaben. Beamte in W. St. V. R. I.
Richhardt. Die Aenderung des Rechtsverhältnisse der Deutschen Eisenbahnbeamten von 1920—24. Deutscher Beamtenbund, Berlin 1926.
Richter. Beamtentreue und Streikarbeit. Jur. W. 1925.
Roßmann. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, eine Anstalt des öffentlichen Rechts. Z. d. V. d. E. 1927, Nr. 13.
Roser. Die Personalordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Reichsbahnbücherei IV, Berlin 1925.
Roth. Personalordnung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Reichsbahnbücherei VI, Berlin 1925.
Sarter. Die Reichseisenbahnen. Mannheim 1920.
Sarter-Kittel. Die neue deutsche Reichsbahngesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken. Berlin.
Sarter-Kittel. Was jeder von der Deutschen Reichsbahngesellschaft wissen muß. Berlin 1925.
Schoen. Deutsches Verwaltungsrecht. Holzendorff, Enzyklopädie, 7 Aufl. Bd. 4.
Seybold. Der neue Beamtentyp des Reichsbahnbeamten. Z. d. V. d. E. 1925, Nr. 13.
Seydel-Piloty-v. Graßmann. Bayrisches Staats- und Verwaltungsrecht. Tübingen 1913.
Stern. Die rechtliche Stellung des mittelbaren Reichsbeamten. Dissertation Greifswald 1914.
Stieler. Grundfragen aus dem Gebiete des deutschen Eisenbahnwesens. Stuttgart 1925.
Stieler. Der Dawesplan und die Reichseisenbahn. Stuttgart 1925.
Stier-Somlo. Deutsches Reichs- und Landesstaatsrecht, Berlin 1924.

Triepel. Staatsdienst und staatlich gebundener Beruf. Festschrift für Binding II, Leipzig 1911.
Triepel. Der Konviktorienbeitrag der Landschaft Norder-Dithmarschen. Festschrift für Brunner, Leipzig 1914.
v. Tuhr. Der allgemeine Teil des Deutschen bürgerlichen Rechts. Bd. 1. Leipzig 1910.
Waldecker. Ueber den Begriff der Korporation des öffentlichen Rechts nach preußischem Recht. Berlin 1913.
Witte. Die Rechtsstellung der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Reichsbahn 1925, Nr. 21.
Wittek. Die Reform der österreichischen Bundesbahnen. Arch. für Eisenbahnwesen 1924.
Wolfstieg. Das Beamtenreichsrecht. Berlin 1921.
Wulff. Rückblick auf das Jahr 1924. Z. d. V. d. E. 1925, Nr. 1.
Zorn. Das Staatsrecht des Deutschen Reiches. 2. Aufl. Berlin 1895.
Zschirnt. Der Beamtenbegriff nach preußischem Staatsrecht. Dissertation, Breslau 1913.

B. Allgemeine Quellen.

Arbeitsrecht, Zeitschrift für das gesamte Dienstrecht der Arbeiter, Angestellten und Beamten.
Archiv für Eisenbahnwesen.
Archiv des öffentlichen Rechtes.
Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über die Deutsche Reichsbahngesellschaft. Drucksache des Reichstags Nr. 452. II. Wahlperiode 1924, Bd. 383.
Begründung zum Entwurf eines Gesetzes über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Drucksache des Reichstags Nr. 483. II. Wahlperiode 1924, Bd. 383.
Die Berichte der von der Reparationskommission eingesetzten beiden Sachverständigen-Komitees vom 9. April 1924. Berlin 1924.
Deutsche Juristenzeitung.
Die Deutschen Eisenbahnen 1910—20, Reichsverkehrsministerium 1923.
Drucksachen des Reichstags III. Wahlperiode 1924 (Anlagen zu den Stenogr. Berichten.)
Die den Alliierten seit Waffenstillstand übermittelten Deutschen Angebote und Vorschläge zur Lösung der Reparations- und Wiederaufbaufrage, Berlin 1923.
Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen, Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrswesen.
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivil- und Strafsachen.
Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahn über das Rechnungsjahr 1923/24. Berlin 1925.
Geschäftsbericht der Deutschen Reichsbahngesellschaft über das Geschäftsjahr 1925. Berlin 1926.
Jahrbuch für Eisenbahnwesen, München 1925/96.
Jahrbuch des Deutschen Verkehrswesens, Berlin 1922.
Juristische Rundschau.
Juristische Wochenschrift.
Reichsbahngesetze und Personalordnung, herausgegeben von der Reichsgewerkschaft Deutscher Eisenbahnbeamten und Anwärter, 2. Aufl.

Die Reichsbahn. Amtliches Nachrichtenblatt der Deutschen Reichsbahngesellschaft.
Staatsbahn oder Privatbahn. Berlin 1922.
Stenographische Berichte des Reichstags, II. Legislaturperiode, I. Session 1903—05 8. Anl.-Bd.
Verhandlungen des Reichstags, 2. Wahlperiode 1924, Bd. 381.
Verhandlungen des Reichstags, 3. Wahlperiode 1924, Bd. 388/89.
Verkehrsrechtliche Rundschau.
Zeitschrift für Rechtspflege in Bayern.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Abkürzungen.

B. R. E. = Beamtenräteerlaß.
Ersa = Vorschrift über die Heranziehung der Reichsbahnbediensteten zum Schadenersatz.
Eger = Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
F. V. = Friedensvertrag von Versailles.
R. B. G. = Reichsbahngesetz.
R. B. P. G. = Reichsbahnpersonalgesetz.
R. Bea. G. = Reichsbeamtengesetz
R. G. Bl. = Reichsgesetzblatt
R. G. St. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
R. G. Z. = Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen.
R. V. = Verfassung des Deutschen Reiches vom 11. August 1919.
Perso = Personalordnung.
W. St.-V. R. = Wörterbuch des Deutschen Staats- und Verwaltungsrechts.
Z. d. V. d. E. = Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Einleitung.

§ 1. Der Begriff des Beamten.

„Die Deutsche Reichsbahngesellschaft übt ihre Befugnisse durch Beamte (Reichsbeamte), Angestellte und Arbeiter aus."

Diese Bestimmung des § 1 I des Gesetzes über die Personalverhältnisse bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft (Reichsbahnpersonalgesetz) vom 30. August 1924 (R. G. Bl. II, 1924, S. 287) stellt drei Gruppen von Bediensteten nebeneinander. Sie besagt nichts über die rechtliche Natur der Dienstverhältnisse der einzelnen Gruppen. Ob der Reichsbahnbeamte Beamter im Sinne des öffentlichen Rechtes ist, folgt nicht aus der Unterordnung unter diesen Begriff in § 1 des R. B. P. G., sondern aus einer Untersuchung über den heute geltenden Begriff des Beamten. Das Ziel der Arbeit ist nicht in erster Linie die Führung des Nachweises, daß der Reichsbahnbeamte Beamter ist. Dies Ergebnis wird kaum bestritten. Es rechtlich zu begründen, soll hier unternommen werden.

1. In der Gesetzessprache ist die Einteilung in Beamte, Angestellte und Arbeiter üblich geworden. Eine Bestimmung dieser Begriffe geben die Gesetze nicht. Sie setzen sie voraus. Den drei Gruppen ist ein Verhältnis der Abhängigkeit, ein Dienstverhältnis, gemeinsam. Aeußerlich folgt die Verschiedenheit der Dienstverhältnisse aus dem Nebeneinander der Personengruppen. Wesen und Inhalt des Arbeiter- und Angestelltenverhältnisses scheiden aus der Untersuchung dieser Arbeit aus. Sie beschränkt sich auf die Festlegung des Beamtenverhältnisses. Die Person, die in solch einem Beamtenverhältnis steht, wird als Beamter bezeichnet. Das Entscheidende ist das Rechtsverhältnis[1]). Rechtsverhältnisse bestehen zwischen Personen. Eine Betrachtung des Lebens zeigt auf der einen Seite des „Beamten-Verhältnisses" den Staat als Berechtigten. Wie weit außer dem Staate noch andere Personen als Berechtigte an einem Beamtenverhältnisse beteiligt sein können, ist unten zu be-

[1]) Laband I (4) S. 410. § 44.

handeln. Meist tritt uns der Staat als Dienstherr entgegen. Der Einzelne beschäftigt keine Beamte im Sinne des öffentlichen Rechtes. Die Bestimmung des Beamten als eine Person, die zu dem Staate in einem Dienstverhältnisse steht, ist jedoch zu weit. Der Staat hat zwei Möglichkeiten, sich Arbeitskräfte zu verschaffen. Dies geschieht entweder auf Grund eines privatrechtlichen Vertrages oder auf nicht privatrechtlicher Grundlage. Die Arbeitsleistungen auf Grund beider Verpflichtungen können gleich sein. Die Verschiedenheit liegt nicht in der zu leistenden Arbeit —; sie liegt vielmehr in dem Verhältnisse, auf Grund dessen die Arbeit geleistet wird.

2. Das verschiedene Auftreten des Staates führt zu einer geläufigen Unterscheidung. Sie berührt die Frage, ob der Staat als Fiskus auftritt oder in seiner Eigenschaft als Träger der Herrschergewalt. Herrschergewalt ist nur ihm eigentümlich[2]). Macht der Staat von ihr keinen Gebrauch, so tritt er in den üblichen Formen der Privatrechtsordnung im Rechtsverkehr auf. Die Privatrechtsordnung ist von dem Gedanken der Gleichheit der Subjekte beherrscht. Wie jeder Untertan schließt der Staat Verträge. Im Falle der Arbeitsbeschaffung unterliegen die von ihm geschlossenen Verträge den entsprechenden Vorschriften des bürgerlichen Rechts. Diese Art der Dienstverhältnisse zwischen dem Staat als dem Dienstherrn und irgend einer Person als Dienstverpflichtete wurde oben kurz als Verpflichtung auf privatrechtlicher Grundlage bezeichnet. Sie scheidet hier aus. Für die Feststellung des Beamtenverhältnisses kommt nicht der Staat als Fiskus in Betracht. Bei Begründung des Beamtenverhältnisses tritt er unter der nur ihm eigenen Herrschergewalt auf. Das verschiedene Auftreten weist nicht auf verschiedene Personen. Staat und Fiskus sind gleich, der Fiskus ist nur eine Erscheinungsform des Staates[3]). Gebraucht der Staat seine Herrschergewalt im Rechtsverkehr, so tritt er dem Gegner nicht gleichgeordnet gegenüber. Das Auftreten unter obrigkeitlicher Gewalt ist das entscheidende Merkmal für das Vorliegen eines öffentlich-rechtlichen Rechtsinstituts. Diese Uebernahme der herrschenden Ansicht genügt hier. Die Frage berührt die in § 2 näher darzulegende Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Recht. Trotz der Angriffe gegen diese Unterscheidung

---

[2]) G. Jellinek, Allg. Staatslehre. S. 391. Laband I (4) S. 65, 8.
[3]) Otto Mayer I (3) S. 120. G. Jellinek S. 386. Verwirrend Hatschek, Lehrbuch S. 40. § 8.

behält Verfasser sie bei. Der Beamtenbegriff stellt sich jetzt dar:

Beamter ist, wer zum Staate in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisse steht.

Das Dienstverhältnis enthält die Verpflichtung, dem Staate als Dienstherrn zur Verfügung zu stehen. Ob im einzelnen Falle wirklich Dienste geleistet werden, ist nicht entscheidend[4]). Das Beamtenverhältnis als ein öffentlich-rechtliches Pflichtverhältnis zur Dienstleistung wird durch einen öffentlich-rechtlichen Akt begründet. Das Kennzeichen des öffentlichen Rechts ist die Ungleichheit der Subjekte. Die öffentlich-rechtliche Verpflichtung des Beamten wird durch die Anstellung begründet. Der hier einsetzende Streit über die Rechtsnatur der Anstellung ist mehr terminologisch als praktisch. Sie ist kein Vertrag wie Laband I § 45 und seine Schule annehmen. Sie ist ein Rechtsgeschäft des öffentlichen Rechts; man kann sie mit Otto Mayer I (3) S. 92 ff. und II (2) S. 262 als Verwaltungsakt auf Unterwerfung bezeichnen. Die Aehnlichkeit mit dem Vertrage beruht in der notwendigen Zustimmung. Dies Erfordernis zur Wirksamkeit berechtigt zu der Annahme eines nicht streng einseitigen öffentlichen Rechtsgeschäftes; ein Vertrag wird die Anstellung dadurch nicht, da die Ungleichheit der Subjekte dieser Annahme widerspricht[5]).

In dem Schrifttum und in der Rechtsprechung ist die hier entwickelte Ansicht herrschend. Demgegenüber ist die heute noch z. T. vertretene Bestimmung des Beamten als eines Inhabers eines begrenzten Kreises staatlicher Geschäfte nicht erschöpfend[6]). Völlig abweichend ist die von Eckstein im Arch. des öffentl. Rechts Bd. 27 S. 487 ff. versuchte Abgrenzung. Er baut einen Gedanken aus, den Jellinek, Zorn u. a. vertreten haben. Er gelangt S. 505 zu der Begriffsbestimmung:

„Beamter ist der im Umfange seines Amtes autoritative Träger der Staatsgewalt." Sie ist zu eng und scheitert an der gesetzlichen Regelung des Beamtenrechts. Es ist nicht Aufgabe der Wissenschaft, einen Beamtenbegriff ohne Rücksicht auf das geltende Recht zu bestimmen. Zu welchen Schwierigkeiten die enge Fassung führt, zeigt die Unterscheidung S. 510/11. Das Beamtenrecht gewinnt nicht an Klarheit durch die Einteilung

[4]) Meyer-Anschütz S. 572, Anm. 1 Laband I (4). S. 413. § 44.
[5]) Meyer-Anschütz S. 577. Anschütz R. V. S. 338.
[6]) v. Rheinbaben, W. St. V. R. I. S. 358, jedoch S. 363.

in Beamte und Fiskalbeamte, indem letztere wieder in interne Beamte und Dienstverpflichtete getrennt werden.

3. Die Begründung von öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnissen geschieht zur Durchführung der Staatsaufgaben. Diese Tätigkeit ist öffentliche Verwaltung. Der Staat als Träger öffentlicher Verwaltung ist der Dienstherr des Beamtenverhältnisses. Neben dem Staat treten andere Verbände zur Erreichung von Aufgaben, die eigentlich dem Staate zufallen. Der Staat überläßt ihnen die Erfüllung; sie führen vom Staate abgeleitete Verwaltung. Sie treten neben den Staat als Träger öffentlicher Verwaltung. In der Lehre von der Selbstverwaltung findet sich die rechtliche Erfassung dieser Verbände. Sie sind ebenso wie der Staat mit Herrschergewalt ausgestattet. Bei der Durchführung ihrer Aufgaben treten sie daher unter obrigkeitlicher Gewalt auf. Als Träger öffentlicher Verwaltung sind sie gleich dem Staate fähig, öffentlichrechtliche Dienstverhältnisser zu begründen. Auch bei ihnen findet sich die oben behandelte Möglichkeit, auf zwei Arten Arbeitskräfte zu gewinnen. Der oben gewonnene Beamtenbegriff ist jetzt dahin zu erweitern:

Beamter ist, wer zu einem Träger öffentlicher Verwaltung in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisse steht.

4. Träger öffentlicher Verwaltung sind neben dem Staate die ihm eingegliederten Gebietskörperschaften, die Gemeinden und Gemeindeverbände. Staat und Gemeinde führen öffentliche Verwaltung, die nur in dem verfassungsmäßigen Rahmen begrenzt ist. Daneben wird öffentliche Verwaltung in Begrenzung auf ein bestimmtes Stück geführt. Solche begrenzte Verwaltung führen die mit Rechtsfähigkeit ausgestatteten Anstalten.[7]) Auch sie können Beamtenverhältnisse begründen. Oeffentliche Verwaltung wird schließlich von Privatpersonen auf Grund einer besonderen Verleihung geführt. Diese Form des beliehenen Unternehmers wird in § 3 der Arbeit noch besonders behandelt werden. Auch er ist Träger öffentlicher Verwaltung; Beamte kann er jedoch nicht beschäftigen.[8]) Die oben gegebene Begriffsbestimmung des Beamten ist daher, wie folgt, einzuengen. Mit Ausnahme des beliehenen Unternehmers sind die Träger öffentlicher Verwaltung juristische Personen des öffentlichen Rechts.[9]) In dieser Eigen-

[7]) Auf den Anstaltsbegriff wird unter § 3 näher eingegangen.
[8]) Otto Mayer II (2) S. 138.
[9]) Ueber die Abgrenzung der juristischen Person des Privatrechts von der des öffentlichen Rechts s. § 2.

schaft liegt jedoch nicht das allein Entscheidende. Denn es gibt nach heutigem Rechte juristische Personen des öffentlichen Rechts, die nicht fähig sind, öffentlich-rechtliche Dienstverhältnisse zu begründen. Es sind die Kirchen. Nach Art. 137 Abs. 5 R. V. sind sie juristische Personen des öffentlichen Rechts und nach Abs. 3 bei der Ausgestaltung ihrer Dienstverhältnisse autonom. Nach Abs. 1 besteht keine Staatskirche. Die Kirchen erfüllen keine staatlichen Aufgaben; sie sind keine Trägerinnen öffentlicher Verwaltung.[10]) Obwohl sie juristische Personen des öffentlichen Rechts sind, sind die von ihnen beschäftigten Personen keine Beamten.[11]) Das geltende Recht zwingt daher, den Beamtenbegriff mit Rücksicht auf die Reglung des Art. 137 R. V. einzuengen. Da die Bediensteten keine Beamten sind, genügt zur Formulierung des Beamtenbegriffes weder die Eigenschaft des Dienstherrn als juristische Person des öffentlichen Rechts noch die Führung öffentlicher Verwaltung durch den Dienstherrn. Beide Erfordernisse sind nötig. Unter Berücksichtigung dieser positiven Ausnahme ist der Begriff des Beamten nach geltendem Rechte dahin zu fassen:

Beamter ist die Person, die in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisse[12]) zu einer juristischen Person des öffentlichen Rechts, die Trägerin öffentlicher Verwaltung ist, steht[13]) [14]).

5. Die Rechtsstellung des Reichsbahnbeamten hängt nach diesem Ergebnis von der Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahn-

---

[10]) Otto Mayer II (2) S. 56 spricht davon, daß die Tätigkeit der Religionsgesellschaften als öffentliche Verwaltung „gilt". Ebenso Anschütz R. V. S. 359 und 365.

[11]) Anschütz R. V. S. 339. Giese R. V. S. 74, 75 und 338. Wolfstieg S. 20.

[12]) Wie oben unter 2) ausgeführt wurde, wird das öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis durch einen Verwaltungsakt auf Unterwerfung, die Anstellung, begründet. Eine besondere Hervorhebung einer Definition erübrigt sich.

[13]) So im Ergebnis mit zum Teil anderer Begründung und Fassung: Meyer-Anschütz § 143 u. 144 S. 571 S. 577/78, Anschütz R. V. S. 378. Brand, Beamtenrecht S. 12. Finger S. 74. Friedrichs S. 544. Triepel, Staatsdienst usw. S. 11. Wolfstieg S. 15/19. Diese weite Fassung gebraucht die Reichsverfassung, wenn sie wenig glücklich von öffentlichen Beamten in Art. 176, treffend von Beamten öffentlicher Körperschaften in Art. 10 Z. 3 spricht.

[14]) Dieser Beamtenbegriff kommt auch in § 1 des Gesetzentwurfs über die Reichsdienststrafordnung zum Ausdruck. Nach einer Pressenotiz vom 16. Januar 1927 hat der § 1 bei der ersten Lesung im Beamtenausschuß des Reichstags den Inhalt erhalten, daß die Reichsdienststrafordnung auch auf Reichsbeamte Anwendung finden soll, die vorher im Dienste einer Gemeinde, eines Gemeindeverbandes oder einer anderen Körperschaft des öffentlichen Rechts gestanden haben.

gesellschaft ab; denn diese ist die Dienstherrin. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist fähig, öffentlich-rechtliche Dienstverhältnisse zu begründen, Beamte zu beschäftigen, wenn sie

1. juristische Person des öffentlichen Rechts und
2. Trägerin öffentlicher Verwaltung ist.

Fehlen diese Voraussetzungen, so ist der Reichsbahnbeamte trotz der Bezeichnung als Beamter in § 1 R. B. P. G. kein Beamter.

I. Teil.

Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

§ 2.

Die Abgrenzung zwischen öffentlichem und privatem Recht.

1. Die Tätigkeit des Staates zur Erfüllung seiner Aufgaben ist Verwaltung schlechthin. Aus diesem umfassenden Begriffe hat die Wissenschaft Teile abgesondert und sie unter der Bezeichnung Gesetzgebung und Rechtsprechung neben die Verwaltung im eigentlichen Sinne gestellt[1]). Diese Tätigkeit des Staates, die weder Gesetzgebung noch Rechtsprechung ist, die Verwaltung, vollzieht sich in zwei Formen. Die Verschiedenheit der Formen tritt in der Teilnahme des Staates an dem Rechtsleben zutage. Entweder tritt er in den Formen seiner Privatrechtsordnung auf; in diesem Falle bieten die Rechtsverhältnisse, an denen der Staat beteiligt ist, rechtlich nichts Bedeutsames. Oder der Staat unterstellt sein Auftreten anderen Rechtssätzen wie das der Untertanen. In diesen Fällen vollzieht sich sein Auftreten auch in Rechtsverhältnissen; jedoch ist deren Begründung und Abwicklung von den Rechtsverhältnissen, die auf der Privatrechtsordnung ruhen, verschieden. Die beiden Grundformen staatlicher Tätigkeit sind gesellschaftliches oder herrschaftliches Auftreten[2]). Wie in § 1 bereits erwähnt, sind die Merkmale des verschiedenen Auftretens die Gleichheit oder die Ungleichheit der an einem Rechtsverhältnis Beteiligten[3]).

Dieses Ergebnis ist näher zu begründen. Die Unterscheidung des verschiedenen Auftretens des Staates führt zu einer Untersuchung der Frage, ob die Gegenüberstellung von öffentlichem und privatem Recht berechtigt ist. Da das geltende Recht z. B. in Art. 55 E. G. B. G. B., in § 13 G. V. G. die Unter-

[1]) Otto Mayer I (3) S. 13. Jellinek, Allg. Staatslehre S. 612. Meyer-Anschütz S. 750 § 176.

[2]) Jellinek, Allg. Staatslehre S. 622.

[3]) So die herrschende Lehre: Jellinek, Allg. Staatslehre S. 385 und 623. Otto Mayer I (3) S. 118. Fleiner S. 5. Schoen S. 200.

scheidung voraussetzt, ist eine Abgrenzung zu versuchen. Es ist nicht möglich, zu den zahlreich aufgestellten Ansichten Stellung zu nehmen[4]). Im Rahmen dieser Arbeit wird nur im Anschluß an die beiden Hauptansichten die eigene Stellungnahme entwickelt.

Die Unterscheidung geht auf das römische Recht zurück. Der Ausgangspunkt ist hier eine Stelle Ulpians in den Digesten: publicum ius est, quod spectat ad statum rei romanae, privatum, quod ad singulorum utilitatem.[5]) Gemeinnutzen und Einzelnutzen sind die entscheidenden Merkmale. Nach ihrem Vorliegen sucht man die Abgrenzung vorzunehmen. Die Anhänger dieser „Interessentheorie"[6]) sind zahlreich. Zu ihr gehören u. a.: Enneccerus, das Bürgerliche Recht § 31; Crome, System I S. 73/74; von Rheinbaben, W. St. V. B. I S. 363; Staudinger, Kommentar 9. Aufl. I S. 4.

Der Interessentheorie tritt die Ansicht gegenüber, die das entscheidende Merkmal in der Verschiedenheit der Beteiligten an einem Rechtsverhältnis sieht. Da diese Lehre es auf die Träger des Rechtsverhältnisses abstellt, wird sie hier als „Subjekt-Theorie" bezeichnet. Nach ihr liegt öffentliches Recht bei dem Auftreten des Staates unter Geltendmachung obrigkeitlicher Gewalt vor; öffentliches Recht sieht diese Lehre in der Ordnung der Rechtsverhältnisse, an denen die öffentliche Gewalt „als solche" beteiligt ist. Hieraus ergibt sich die Abgrenzung zum Privatrecht. Privatrecht ist die Ordnung der Rechtsverhältnisse, in denen die öffentliche Gewalt von dieser ihr eigentümlichen Macht keinen Gebrauch macht. Dies verschiedene Auftreten wurde oben als gesellschaftliches oder herrschaftliches Auftreten gekennzeichnet. Diese Lehre hat zahlreiche Anhänger unter den nicht privatrechtlichen Rechtslehren gefunden: So Otto Mayer I (3) S. 15; Fleiner S. 5; Meyer-Anschütz § 15 S. 56/57 Anm. 7; Hatschek, Einleitung usw. S. 83; von Pistorius S. 3; Stier-Somlo S. 12.

Die beiden Lehrmeinungen geben keine Antwort auf die Frage nach dem begrifflichen Unterschiede zwischen dem öffentlichen und dem privaten Rechte. Die Interessentheorie gibt eine Abgrenzung, ohne zu sagen, wie das öffentliche Recht in Erscheinung tritt. Die Subjekt-Theorie besagt, in welcher Form das öffentliche Recht im Gegensatz zum privaten Rechte auftritt,

[4]) Vergl. die Zusammenstellung bei Stier-Somlo, S. 2 ff.
[5]) Ueber die Bedeutung s. v. Gierke, Deutsches Privatrecht I, S. 27.
[6]) Stier-Somlo, S 3.

sie besagt aber nicht, worin diese Verschiedenheit der Erscheinungsform begründet ist. Die Schwierigkeit, zu beantworten: was öffentliches Recht ist, hat bereits dazu geführt, den Unterschied zu leugnen. In den Hauptproblemen S. 269 und 630 und im Archiv des öffentlichen Rechts Bd. 31 bestreitet Kelsen die Berechtigung der herrschenden Unterscheidung; nach ihm sind öffentliches und privates Recht keine Gegensätze. Eine Auseinandersetzung mit dieser Ansicht geht zu weit, da sie zu einer Stellungnahme zu Kelsen's Lehre überhaupt führen würde[7]).

Das Recht ist ein System von Geboten und Verboten. Der in einem Rechtssatze enthaltene Befehl ist stets ein Sollen. Eine Unterscheidung in öffentlich-rechtliches und privatrechtliches Sollen ist begrifflich undenkbar. Es macht keinen Unterschied, ob sich der Befehl an den Staat als den Träger der Gerichtsbarkeit richtet mit dem Inhalte, in den vorgeschriebenen Formen Recht zu sprechen, oder an den Bürger mit dem Inhalte, sich in bestimmter Weise zu verhalten. Das Gemeinsame ist in beiden Fällen der Befehl. Diese Unmöglichkeit, den Begriff des öffentlichen und privaten Rechtes abzugrenzen, bedeutet jedoch nicht, daß systematisch eine derartige Einteilung nicht gemacht werden darf. Bei der Behandlung der Frage ist nicht von dem Begriffe des Rechts auszugehen, sondern das geltende Recht ist zu Grunde zu legen; dies macht aber die Unterscheidung. Auf dieser Tatsache ist aufzubauen. Was heute als öffentliches oder privates Recht bezeichnet wird, sind Erscheinungsformen[8]). Die Verschiedenheit beider Formen tritt in der Gleichheit oder Ungleichheit der an einem Rechtsverhältnis Beteiligten erfahrungsgemäß zu Tage.

Da die Frage nach dem Begriffe des öffentlichen Rechts praktisch wertlos ist, ist folgende Fragestellung brauchbarer: Nicht was ist öffentliches Recht, sondern: Warum gibt es verschieden ausgestaltete Rechtsverhältnisse; warum ist ein Teil der Rechtsordnung „privatrechtlich", der andere Teil „öffentlich-rechtlich" geregelt. Diese Fragestellung will nicht den begrifflichen Unterschied festlegen. Es wird damit bewußt ein Unterscheidungsmerkmal gesucht, das außerhalb des Begriffes liegt.

---

[7]) s. Heller, Die Krisis der Staatslehre. Archiv für Sozialwissenschaft, Bd. 55, S. 289 ff.

[8]) Soweit nähert sich diese Ansicht der, die Kaufmann im W. St. B. R. III, S. 703 vertritt. Er spricht davon, daß a priori der Unterschied nicht bestehe, und daß die positive Ausgestaltung des geltenden Rechtes bei der Feststellung, ob privates oder öffentliches Recht vorliege, heranzuziehen sei. Aehnlich ist auch die Stellungnahme Richters im Arch. d. ö. R. 1925, Bd. 7, S. 16/18.

Mit der oben dargelegten Subjekt-Theorie wird als öffentliches Recht die Ordnung der Rechtsverhältnisse bezeichnet, an der ein Träger öffentlicher Gewalt als solcher beteiligt ist. Bei der Ordnung eines Lebensverhältnisses stehen dem Gesetzgeber stets zwei Möglichkeiten zur Verfügung. Er kann bestimmen, in welcher Weise der Staat oder die ihm nachgeordneten Träger öffentlicher Verwaltung am Rechtsleben teilnehmen sollen. Er hat die Macht, einen Teil der Rechtsordnung öffentlich-, den anderen privatrechtlich zu regeln[9]). Aus dieser Machtstellung folgt der oft bemerkte Uebergang von Privatrecht in das öffentliche Recht und umgekehrt im Laufe der Rechtsgeschichte. Bei der Schaffung von Rechtssätzen wird der Gesetzgeber von Vorstellungen beeinflußt. Bei der Prüfung der zu regelnden Lebensverhältnisse entscheidet die verschiedene Beteiligung der Gesamtheit an einem Lebensverhältnisse. Ist die Gesamtheit als solche an der Ordnung beteiligt, so stattet er die Ordnung in besonderer Form aus. Die Aufgaben sind nach dem Urteile des Gesetzgebers so wichtig, daß zu ihrer Durchführung die öffentliche Gewalt eingesetzt wird. Ist dies der Fall, so erscheinen die Rechtsverhältnisse auf der Ungleichheit der Beteiligten aufgebaut. Sie sind öffentlich-rechtlich. Ist an der Durchführung die Gesamtheit nicht unmittelbar beteiligt, so unterbleibt die besondere Ausgestaltung: die Ordnung ist privatrechtlich. Die Unterscheidung läuft auf eine Wertung seitens der rechtsetzenden Gemeinschaft hinaus. Die verschiedene Art ihrer Beteiligung entscheidet, ob ein Rechtssatz dem öffentlichen oder dem privaten Rechte angehören soll. Mit Triepel, Festschrift für Brunner S. 545 wird der Maßstab für die Bewertung dahin gefaßt, daß „öffentlich die Verhältnisse sind, bei denen, nach dem Urteile der Rechtsquelle das öffentliche Interesse, d. h. das Interesse der Rechtsgemeinschaft in überwiegendem Umfange gegeben ist". Dieser Versuch einer Abgrenzung weicht von der auch auf das positive Recht eingestellten Auffassung[10]) Kaufmanns ab. Es entscheidet nicht allein, welche Rechtsform das geltende Recht als herrschaftlich ausgestaltet hat; es ist vielmehr in allen Fällen zu untersuchen, ob bei der Setzung eines Rechtssatzes Vorstellungen mitgewirkt haben, die die Unterordnung unter die Formen des öffentlichen Rechts wollten. Aehnlich ist die von Richter Arch. des öffentlichen Rechts Bd. 8 1925 S. 10 und 18

[9]) Jellinek, Allg. Staatslehre, S. 623.
[10]) s. oben § 2 Anm. 8.

geäußerte Ansicht, wenn von einer Regelung im Anschluß an „außerrechtliche, gesellschaftliche Tatsachen" die Rede ist.

Diese Beantwortung der eingangs gestellten Frage nach der verschiedenen Ausgestaltung der Rechtsordnung ist in zweifelhaften Fällen wichtig. Sie gibt Antwort, ob ein Rechtssatz dem öffentlichen oder dem privaten Rechte angehört, wenn aus dem Rechtssatze selbst kein Schluß gezogen werden kann. In zweifelhaften Fällen zeigt es sich, daß es richtig ist, nicht nach dem öffentlichen Recht als solchen zu suchen, sondern nach dem Grunde, weshalb in den zweifelsfreien Fällen ein Satz dem öffentlichen Rechte angehört. Aus der zweifelsfreien Regelung ist ein Rückschluß auf zweifelhafte Fälle möglich. Die auf die Wertung der Rechtsgemeinschaft abgestellte Unterscheidung wird ihre Richtigkeit bei dem Thema der Arbeit erweisen.

2. Die gleiche Schwierigkeit besteht bei der Frage, ob eine juristische Person dem öffentlichen oder dem privaten Rechte angehört. Wie dort zwingt das geltende Recht z. B. § 89 B. G. B. § 3 Literatur-Urheber-Gesetz zu einer Stellungnahme. Hierbei ist die Frage zu prüfen, nach welchen Gesichtspunkten sich die Zugehörigkeit zu dem öffentlichen oder dem privaten Rechte finden läßt. Unrichtig ist die Ansicht, daß eine juristische Person öffentlichen Rechts vorliege, sobald sie in den oben entwickelten Formen im Rechtsleben auftritt. Die juristische Person des öffentlichen Rechts tritt ebenso wie der Staat in den Formen des Privatrechts neben denen des öffentlichen Rechts auf. Nicht die Mittel[11]), unter deren Anwendung sie auftritt, entscheiden. Sie lassen nur darauf schließen, daß eine juristische Person des öffentlichen Rechts vorliegt. Sie geben keine Antwort, warum diese Person auch unter dem Gebrauche dieser nur dem öffentlichen Rechte eigentümlichen Mittel auftritt, während andere juristische Personen nur in den Formen des Privatrechts auftreten. Die Fragestellung ist die gleiche wie bei der Unterscheidung zwischen öffentlichem und privatem Recht; nicht: Was ist die juristische Person des öffentlichen Rechts, sondern: warum ist eine juristische Person eine solche des öffentlichen Rechts. Das Unterscheidungsmerkmal liegt auch hier außerhalb des Begriffes.

Bei der Schaffung einer juristischen Person des öffentlichen Rechts kann nur ein Träger öffentlicher Gewalt beteiligt sein. Private schaffen keine juristische Personen des öffentlichen

[11]) Jellinek, System S. 252 und Waldecker S. 29.

Rechts[12]). Bei der Schaffung einer juristischen Person steht es dem Staate frei, den neu zu schaffenden Rechtsträger mit den ihm eigentümlichen Mitteln, öffentlich-rechtlich, oder ihn den juristischen Personen des Privatrechts entsprechend auszustatten. Bei der Prüfung wird in der Mehrzahl der Fälle die Art der Entstehung ein Hinweis für die Unterordnung sein. Eine Schaffung durch Gesetz ist eine Vermutung für das Vorliegen einer juristischen Person des öffentlichen Rechts[13]), mehr jedoch nicht. Das entscheidende Merkmal ist auch hier die Beteiligung der Gesamtheit an der Aufgabe der zu schaffenden Person. Liegt der Zweck, dem die juristische Person dienen soll im Gesamtinteresse, so wird die zur Erreichung dieses Zweckes zu schaffende juristische Person von ihrem Schöpfer öffentlich-rechtlich ausgestattet. Dieser macht sie mit Rücksicht auf ihre Aufgabe zur juristischen Person des öffentlichen Rechts. Ob die Aufgabe dem Gemeininteresse angehört oder nicht, unterliegt der Wertung der Rechtsgemeinschaft. Wie oben[15]) ist die überwiegende Beteiligung des Gemeininteresses an der Aufgabe der juristischen Person ein Maßstab für die Zugehörigkeit zum öffentlichen Recht[14]).

3. Dieses Ergebnis weist auf eine Untersuchung der Materialien, die der Gesetzgeber gebrauchte, hin. Aus ihnen sind Schlüsse zu ziehen, unter welchen Gesichtspunkten die Regelung erfolgte. Die Untersuchung über die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft wird nach diesem Ergebnis durchgeführt. Dies empfiehlt sich um so mehr, weil das Gesetz keine zweifelsfreie Antwort über die Rechtsstellung gibt. Es entscheidet daher der Zweck, zu dessen Erreichung die Reichsbahngesellschaft geschaffen wurde. Sie ist juristische Person des öffentlichen Rechts bei Beteiligung des Gemeininteresses an der ihr eigenen Aufgabe. Sie ist juristische Person des Privatrechtes trotz einzelner Gesetzesbestimmungen bei Nichtbeteiligung.

---

[12]) Nemo plus juris transferre potest quam ipse habet hat sinngemäß auch hier Geltung.

[13]) Das entscheidende Merkmal sehen hierin Crome I, S. 231 und v. Tuhr I, S. 452.

[14]) Sehr streng Otto Mayer II (2) S. 267 und Festgabe S. 70. Aehnlich Enneccerus I, § 112 I. Auch v. Tuhr S. 620 betont die staatlichen Zwecke. Waldecker S. 107 legt trotz der Ablehnung S. 29 ebenfalls auf den Zweck Wert.

[15]) § 2 I am Ende.

§ 3. Formen staatlicher Verwaltung.

Die Tätigkeit des Staates mit Ausnahme der Gesetzgebung und der Rechtsprechung ist, wie im Eingange des § 2 auseinandergesetzt, Verwaltung. Die Verwaltung vollzieht sich nach der Wichtigkeit der Aufgaben in den oben geschilderten beiden Formen. Die Verwaltung schlechthin setzt sich aus einer Summe einzelner, abgegrenzter Tätigkeiten zusammen. Das einzelne Stück dieser Tätigkeit wird im Anschluß an Otto Mayer ein Unternehmen genannt. Der Begriff des Unternehmens ist nicht auf die Tätigkeit des Staates beschränkt. Als Unternehmen bezeichnet man jede abgegrenzte Tätigkeit. Als Stück der Verwaltung tritt auch bei dem Unternehmen die verschiedene Form des staatlichen Auftretens zutage. Macht der Staat von seiner obrigkeitlichen Macht Gebrauch, so spricht man von öffentlichen Unternehmen. Als Begriff des Verwaltungsrechts ist das öffentliche Unternehmen ein bestimmt umschriebener Kreis der öffentlichen Verwaltung[1]).

Vor näherer Darlegung der einzelnen Formen der öffentlichen Verwaltung ist auf Grenzfälle hinzuweisen. Die Tätigkeit des Staates, die Verwaltung schlechthin, wird in jüngster Zeit in weitgehendem Maße in den Formen der Privatwirtschaft geführt. Die Beteiligung des Staates am Wirtschaftsleben geschieht nicht mehr ausschließlich in den Formen des öffentlichen Unternehmens. Diese modernen Formen staatlicher Tätigkeit stehen nicht auf gleicher Stufe wie die entsprechenden Wirtschaftsformen der Untertanen. Das Deutsche Reich besitzt z. B. verschiedenartige Industriezweige, die in der Dachorganisation „Vereinigte Industrie-Aktiengesellschaft" (Viag) zusammengefaßt sind. Die Mitglieder dieser Gesellschaft sind reichseigene Werke. Diese sind, wie z. B. die Spandauer Werke, aus früheren öffentlichen Unternehmen in private Formen gebracht worden. Alleiniger Aktionär dieser Werke und der Dachorganisation ist das Deutsche Reich[2]). Die Formen dieser Unternehmer sind privatrechtlich. Allein die Tatsache, daß das Reich den gesamten Aktienbesitz in Händen hat, zeigt, daß nur die Form des Privatrechts gewählt ist. In Wirklichkeit handelt es sich um ein Stück

---

[1]) Otto Mayer II (2) § 33 und § 51, S. 496, und ebenso in „die juristische Person usw." in Festgabe für Laband S. 40/41. Kormann W. St. V. R. III, § 1, S. L.

[2]) s. zu dieser Frage die Abhandlung F. Guggenheim's „Der reichseigene Industriekonzern", Zürich 1925. Die Schrift ist volkswirtschaftlich abgefaßt. Eine entsprechende rechtliche Erfassung dieser Frage ist noch nicht erfolgt.

staatlicher Verwaltung, Mehrung der Staatseinnahmen. Daneben ist die Erreichung anderer Verwaltungsaufgaben denkbar. Es handelt sich in diesen Fällen um Uebergangsformen zur öffentlichen Verwaltung[3]).

1. Das Tätigwerden des Staates zur Erfüllung seiner Aufgaben kann sich in einer Handlung erschöpfen. Es kann auch von Dauer sein. In solchem Falle bedarf der Staat einer bestimmten und begrenzten Summe von Gegenständen und Personen, die der Durchführung der bestimmten Aufgabe dienen. Das auf die Dauer angelegte öffentliche Unternehmen wird zur öffentlichen Anstalt. Die öffentliche Anstalt ist ein sachlich und persönlich abgegrenztes, auf die Dauer angelegtes Stück öffentlicher Verwaltung[4]).

2. Dieser Anstaltsbegriff als Unterbegriff des öffentlichen Unternehmens gehört dem Verwaltungsrecht an. Er besagt nichts darüber:

1. Wenn im einzelnen Falle diese Verwaltungstätigkeit zugehört, und
2. Wie die Rechtsverhältnisse an den Mitteln, die der Durchführung des öffentlichen Unternehmens dienen, gestaltet sind.

Beide Begriffe, der der Anstalt und der des Unternehmens, bezeichnen nur die Verwaltungstätigkeit. Davon ist die Frage, wer im einzelnen Falle die Verwaltung durchführt, zu trennen. Der Staat kann den Bestand von Gegenständen und Personen in seinen Organismus eingliedern. Als Beispiel seien aus dem früheren Rechte die Staatseisenbahnen und die Post, heute die Finanz- und Militärverwaltung genannt. In diesem Falle der Eingliederung handelt es sich um unselbständige Anstalten[5]). Sie sind in der Hand des Staates. Die Tätigkeit kann jedoch von dem Staate losgelöst sein. In diesem Falle muß sie einer Person zur Ausübung zugehören. Der Staat schafft eigens hierzu eine juristische Person und überträgt ihr ein Stück seiner Verwaltung.

---

[3]) Vergl. zu dieser Frage auch die Abhandlung Lassars: Reichseigene Verwaltung unter der Weimarer Reichsverfassung im Jahrbuch des öffentlichen Rechts 1926 S. 48 ff. Die Studie befaßt sich zum Teil auch mit der hier behandelten Frage. Auf das teilweise übereinstimmende Ergebnis werde ich in § 7, Anm. 25, zurückkommen.

[4]) Otto Mayer II (2) S. 2, S. 468, S. 598. Fleiner S. 262. Schoen S. 281. Sartorius W. St. V. R. III, S. 539. Hatschek S. 449. Jellinek, System S. 224.

[5]) Jellinek, System S. 212/13. Anm. Spricht von staatlichen Anstalten.

Der Zweck bei Schaffung dieser Person ist die Führung öffentlicher Verwaltung. An der öffentlichen Verwaltung ist das Gesamtinteresse überwiegend beteiligt[6]). Die juristische Person, die eigens zur Führung des öffentlichen Unternehmens geschaffen wird, gehört also dem öffentlichen Rechte an. Sie ist die Trägerin der öffentlichen Anstalt. Unter Gleichsetzung der Trägerin der Anstalt und der Anstalt selbst spricht man von selbständigen[7]), von persönlichen[8]), von öffentlich-rechtlichen Anstalten als Formen der rechtsfähigen Verwaltung[9]).

3. Das Entscheidende ist die Führung eines Stückes der Verwaltung. Ob die Anstalt selbständig oder unselbständig ist[10]), d. h. die Frage nach dem Träger dieser Anstalt hat nichts mit dem Begriffe zu tun. Der Sprachgebrauch ist leider nicht einwandfrei. Er setzt wie oben angedeutet den Träger und das von ihm geführte Stück der Verwaltung gleich. Durch diese Gleichstellung und durch die Schlüsse die aus ihr gezogen wurden, ist die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft verdunkelt worden. Die unbedingte Trennung ist für die Erkenntnis der Rechtsnatur erforderlich. Dies ist vor allem wichtig der unter 4. zu behandelnden Form der öffentlichen Verwaltung.

4. Das vom Staate losgelöste öffentliche Unternehmen kann auch an eine Person übertragen werden, die nicht eigens zu diesem Zwecke geschaffen ist. Das öffentliche Unternehmen wird einem Untertanen zur Durchführung übertragen. Die Rechtsnatur dieser Person wird durch die Zuweisung nicht beeinflußt, sie bleibt in ihrem Wesen unverändert. Handelt es sich um eine juristische Person des Privatrechts: so bleibt sie eine solche. Ihre Rechtsstellung wird lediglich erweitert, nicht verändert. Juristische Person des Privatrechts und Führung öffentlicher Verwaltung sind keine Gegensätze. Die Form der Uebertragung ist die Beleihung. Der beliehene Unternehmer ist auch eine Form, in der der Staat Verwaltung übt. Die Konzessionierung von Eisenbahnen und Straßenbahnen sind die Hauptfälle dieser Form öffentlicher Verwaltung[11]).

Die Reichsbahngesellschaft ist unter Berücksichtigung dieser Formen staatlicher Verwaltung zu prüfen.

---

[6]) s. oben § 2.
[7]) Fleiner S. 61/62.
[8]) Schoen S. 281.
[9]) Otto Mayer S. 271, 598.
[10]) Kormann. W. St. V. R. III S. 1.
[11]) So die herrschende Meinung des Verwaltungsrechts. a. A. Hatschek, Lehrbuch, S. 356.

§ 4. Die rechtliche und wirtschaftliche Auffassung des Eisenbahnbetriebes.

Die rechtliche Erfassung des Eisenbahnbetriebes ist durch die Verknüpfung mit wirtschaftlichen und technischen Fragen erschwert. Vor der Herausstellung des rechtlich bedeutsamen Merkmales bei dem Betriebe der Eisenbahnen ist zur Klarheit ein wirtschaftlicher Abriß nötig.

A. Wirtschaftlich ist der Betrieb der Eisenbahnen in zwei Grundformen möglich.

a) Das Eigentum an den Mitteln zum Eisenbahnbetriebe und die Verwaltung liegen in den Händen privater Unternehmer. In der Regel sind es Aktiengesellschaften. Diese Form ist das Privatbahnsystem.

b) Die Mittel und die Verwaltung liegen in den Händen des Staates. Diese Form ist das Staatsbahnsystem. Zwischen beiden sind Mischformen vorhanden.

aa) Die Mittel gehören einer Privatgesellschaft. Die Verwaltung liegt jedoch in den Händen des Staates. Diese Form ist die Staatsverwaltung von Privatbahnen.

bb) Umgekehrt gehören die Mittel dem Staate und die Verwaltung geschieht durch private Unternehmer. Diese Form ist die Privatverwaltung einer Staatsbahn, man spricht auch von der Verpachtung einer Staatsbahn[1]). Diese letzte Form findet sich z. B. in den Niederlanden. Die niederländische Staatsbahn ist an eine Gesellschaft verpachtet[2]). In Italien war das gleiche von 1885—1905 der Fall.

Die beiden Grundformen des Eisenbahnbetriebes herrschen. In den Vereinigten Staaten von Nord-Amerika und in Großbritannien herrscht das Privatbahnsystem. In Frankreich überwiegt es. Bei Beginn des Eisenbahnbaues in Deutschland waren beide Formen vorhanden. Preußen stand auf dem Boden des Privatbahnsystems. In einigen Staaten ging man sofort zum Staatsbahnsystem über. (So in Baden 1838 und in Braunschweig 1837.) Die Frage des Systems gewann bald an Bedeutung durch die Verbindung mit der Frage eines einheitlichen deutschen Verkehrsmittels. Nach Schaffung des Deutschen Reiches versuchte Bismarck in Verknüpfung dieser beiden Gedanken zum Reichsbahnsystem überzugehen. Die Ueber-

---

[1]) s. hierzu v. d. Leyen, S. 565.
[2]) v. d. Leyen, S. 654/55.

führung des deutschen Eisenbahnnetzes an das Reich, das Ziel der weitschauenden Reichseisenbahnpolitik Bismarcks scheiterte. Dieser Gedanke gab aber den Anstoß zum Uebergang von dem Privatbahn- zum Staatsbahnsystem in den einzelnen Bundesstaaten. Unter dem Minister v. Maybach führte Preußen seit 1879 in rascher Folge die Verstaatlichung durch. Die übrigen deutschen Staaten folgten. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war das Staatsbahnsystem im Deutschen Reiche herrschend. Es war der „Abschluß der Entwicklung des Eisenbahnwesens"[3]). Die Ueberführung der wenigen noch vorhandenen Privatbahnen war eine Frage der Zeit; sie war nur „vertagt"[4]). Dieser Grundsatz deutscher Eisenbahnpolitik ist in Art. 89 R. V. ausgesprochen. Die Uebernahme der Mittel und die Verwaltung durch das Reich bedeuten nach der oben gegebenen Grundform das Staatssystem. Die Entwicklung zum Reichsbahnsystem als einer besonderen Form des Staatsbahnsystems und die Aenderungsversuche sind unter II anzudeuten[5]).

B. I. Von der Frage: Staatsbahn und Privatbahn ist die rechtliche Bedeutung des Eisenbahnbetriebes zu trennen. Unter A. wurde die Unterscheidung der Systeme nach der Zugehörigkeit der Mittel und der Ausübung der Verwaltung durchgeführt. Zu beiden Merkmalen tritt als drittes die rechtliche Natur der Verwaltung selbst.

a) Die ersten deutschen Eisenbahnen wurden als öffentliche Wege angesehen. Das preußische Gesetz vom 3. November 1838 (G. S. 1838 Nr. 35) spricht daher in den §§ 27 ff. von der Befugnis zum Transportbetriebe auf der Bahn gegen Entrichtung des Bahngeldes oder der zu regulierenden Vergütung[6]). Die Herstellung und die Unterhaltung der öffentlichen Wege war eine Verwaltungsaufgabe des Staates. Die Unterordnung des Eisenbahnbetriebes unter die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung wurde hieraus gefolgert. In Anwendung dieser Rechtsanschauung war die Anlegung einer Eisenbahn von

---

[3]) s. die Denkschrift zur preußischen Verstaatlichungsvorlage v. 29. Okt. 1879, zitiert bei v. d. Leyen S. 568.

[4]) Hoff, S. 589/90.

[5]) s. zu der Geschichte Sarter: Die Reichseisenbahn.

[6]) die gleiche Auffassung kommt in dem Gesuche der ersten Deutschen Eisenbahngesellschaft (zitiert bei Haustein, Arch. des öffentl. Rechts, S. 102) zum Ausdruck, wenn es heißt: „Der Eisenbahn selbst und ihren Fortsetzungen die Rechte und den Schutz der Staatsstraßen allerhuldreichst zuzusichern."

der Erteilung einer Konzession abhängig. Oben ist als das rechtlich Bedeutsame der Konzession die darin enthaltene Verleihung eines öffentlichen Unternehmens betont worden. Der Bau und der Betrieb einer Eisenbahn wurde in Deutschland vom Anbeginn als Verwaltungsaufgabe des Staates angesehen. Diese rechtliche Erkenntnis des Eisenbahnbetriebes wird nicht dadurch beeinträchtigt, daß anfangs überwiegend private Gesellschaften den Bau und die Verwaltung durchführten. Diese Frage der Ausführung ist wirtschaftlicher Natur. Die Führung öffentlicher Verwaltung durch die beliehenen Unternehmer kommt in den auferlegten Pflichten zur Wahrung des öffentlichen Interesses zum Ausdruck. Der Staat als der eigentlich Berufene zur Führung dieses Zweiges der Verwaltung beaufsichtigt die Beliehenen; er besitzt die Eisenbahnhoheit. Unter Berücksichtigung dieser rechtlichen Natur des Eisenbahnbetriebes gliedert sich jede Betrachtung der oben[7]) genannten Systeme dreifach. Es ist zu scheiden:

1. der Eisenbahnbetrieb als ein Stück öffentlicher Verwaltung. der Staat besitzt in jedem Falle die Eisenbahnhoheit.

2. die Ausführung des Eisenbahnbetriebes, d. h. die Trägerschaft des Stückes der öffentlichen Verwaltung.

3. die Zugehörigkeit der Mittel zum Betriebe, d. h. die Trägerschaft der Rechte an den Betriebsmitteln.

Im Staatsbahnsystem sind die drei Merkmale in dem Staate vereinigt. Bei dem Privatbahnsystem ist die Gesellschaft die Trägerin der öffentlichen Verwaltung und der Rechte an den Betriebsmitteln. Der Staat hat die Aufsicht über das aus seinem Bereiche abgezweigte Stück der Verwaltung.

b) Die Anschauung, daß der Eisenbahnbetrieb öffentliche Verwaltung ist, wurde in Deutschland durch das Staatsbahnsystem bestätigt und vertieft. Bei Gleichheit der Hoheitsperson, des Trägers des Stückes der Verwaltung und der Rechte an den Betriebsmitteln ist eine restlose Durchführung des Eisenbahnbetriebes unter dem Gesichtspunkte des Allgemeininteresses möglich. Dies geschah in Deutschland. Der Eisenbahnbetrieb war nach herrschender Auffassung ein Zweig öffentlicher Verwaltung. Diese Verwaltung wurde weder nach privat-

---

[7]) § 4A.

wirtschaftlichem noch nach fiskalischen Gesichtspunkten betrieben. Die Staatsbahnen waren gemeinnützige Anstalten[8]).

Diese Auffassung fand ihren Niederschlag in den verschiedenen Verfassungen des Reiches. In Art. VI §§ 29—31 des Entwurfes zur Deutschen Reichsverfassung, der in der Nationalversammlung in Frankfurt (1848/49) beraten wurde, war dem Reiche das Recht der Gesetzgebung, der Oberaufsicht und der Verleihung vorbehalten. Das Reich hatte diese Rechte, soweit der Schutz des Reiches oder das Interesse des allgemeinen deutschen Verkehrs es erheischen. Daneben sollte eine Eisenbahnhoheit der Länder bestehen. Das Wesentliche ist die, wenn auch beschränkte Erhebung des Eisenbahnbetriebes zur Reichsverwaltung[9]).

Die Reichsverfassung von 1871 enthielt in den Art. 4 Z. 8 und 41 ff. einige Regelungen. Sie überließ die Hoheit den Ländern. Der Eisenbahnbetrieb war nach ihr ein Stück der Verwaltung der Bundesstaaten, nicht des Reiches.

Einen Wandel in der Rechtsauffassung bringt die Verfassung von 1919[10]): Sie enthält in dem Art. 89 das Reichsbahnsystem. Auch bei dieser Form ist es denkbar, daß den Ländern die Hoheit bleibt. Das Reich wäre in diesem Falle mit der Verwaltung nur beliehen. Die Reichsverfassung geht weiter. Nach ihr ist der Eisenbahnbetrieb Reichsverwaltung. Art. 90 R. V. stellt dies für die Bahnen des allgemeinen Verkehrs fest. Der in Ausführung des Art. 89 R. V. geschlossene Staatsvertrag enthält neben dem Uebergang der Rechte an den Betriebsmitteln und dem Wechsel des ausübenden Trägers der Eisenbahnverwaltung als das rechtlich Bedeutsamste den Uebergang der Eisenbahnverwaltung der Länder auf das Reich. Mit dem Staatsvertrage trat eine Nachfolge des Reichs in die Stücke der einzelnen Landeseisenbahnverwaltungen ein. Der Eisenbahnbetrieb wurde Reichsverwaltung. Eine Folge dieses Ueberganges ist das Recht des Reiches, den Bau neuer Bahnen zu konzessionieren. Dieses Recht zur Genehmigung der Bahnen

---

[8]) Otto Mayer II (2) S. 439 § 49. Meyer-Dochow, S. 286/87. Sarter-Kittel, S. 70 u. 137. Haustein, Arch. des öffil. Rechtes, S. 100 ff. Seydel-Graßmann Bd. 2, S. 372, bezeichnen die Staatsverkehrsanstalten als Amphibien des öffentl. und privaten Rechts.

[9]) Der Entwurf des Verfassungsausschusses und dessen Bericht zu den einzelnen Artikeln ist bei Appens, die Nationalversammlung zu Frankfurt a. M. 1848/49, Jena 1920, S. 258 mitgeteilt.

[10]) Vergl. zu dieser Frage neuestens Lassar, Jahrbuch d. ö. Rechts. 1926.

des allgemeinen Verkehrs wird dem Reiche jedoch bestritten[11]). Leider stützen die Stellung und der Wortlaut der Art. 90—94 und ebenso die Entstehungsgeschichte dieser Artikel die formale Auslegung, die die Länder und das Reichsgericht vertreten. Das Nebeneinander einer Reichs- und Landeshoheit, das sich hieraus ergibt, ist rechtlich schwer zu verstehen. Das Wesen der Konzession als Beleihung mit öffentlicher Verwaltung ist nach Erhebung des Eisenbahnbetriebes zur Reichsverwaltung mit der herrschenden Meinung kaum zu vereinbaren.

B. II. In Deutschland hat der Gedanke des staatlichen Interesses zur Unterordnung des Eisenbahnbetriebes unter die öffentliche Verwaltung geführt. Diese rechtliche Auffassung ist nicht auf das Deutsche Reich beschränkt. Die Formen einer ähnlichen Unterordnung sind in den Rechtssystemen ausländischer Staaten vorhanden und verschieden. Die Anschauung, daß der Staat eigentlich zum Baue berufen ist, ist in Europa herrschend. Zum Bau durch Private ist daher stets eine Genehmigung erforderlich. England und Frankreich, die europäischen Hauptländer des Privatbahnsystemes, haben nach dem Kriege eine gesteigerte Aufsicht eingeführt. Während des Krieges hatten sie eine Art Staatsbahn-System[12]). Dieser Hinweis auf das ausländiche Recht zeigt die Berechtigung einer Scheidung der rechtlichen Frage der Verwaltung von der wirtschaftlichen der Ausübung dieser Verwaltung. Als Ergebnis ist festzustellen,

1. Nach deutschem Staats- und Verwaltungsrecht ist der Betrieb der Bahnen des allgemeinen Verkehrs ein Stück der Reichsverwaltung.

2. Diese rechtliche Erkenntnis des Eisenbahnbetriebes ist unabhängig von der Art der Ausübung dieses Stückes der Reichsverwaltung. Dies ist in erster Linie eine wirtschaftliche Frage, eine Frage des Systems.

B. III. Die Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens strebte auf zwei Ziele zu:

1. Zur Zusammenfassung zu einer einheitlichen Verkehrsstalt.

Wirtschaftliche, eisenbahntechnische und politische Gründe waren dafür maßgebend. Das Scheitern dieser Bewegung im

---

[11]) s. die Entscheidung des Staatsgerichtshofes R. G. Z. Bd. 109, Anh. S. 77 ff. ebenso Anschütz S. 282, Sarter-Kittel S. 71. Anderer Ansicht Sarter S. 179/180.

[12]) v. d. Leyen S. 565.

Anfang der siebziger Jahre unter Bismarck wurde erwähnt. Während des Krieges führte dieser Gedanke zu dem „Heidelberger Programm" von 1918. Die bundesstaatliche Zersplitterung sollte danach bestehen bleiben. Die vorgesehenen Maßnahmen sollten jedoch wenigstens eine gewisse Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens und des Eisenbahnverkehrs für das Deutsche Reich bringen. Die Durchführung ging in den Ereignissen des Jahres 1918 unter [13]) [14]).

2. Zur Umorganisation der Verwaltung.

Der Eisenbahnbetrieb sollte zukünftig in den Formen einer Privatgroßunternehmung durchgeführt werden. Diese Frage der Wirtschaftlichkeit ist organisatorischer Natur. Zur Verwirklichung ist eine selbständige Stellung der Eisenbahn, die Trennung von Aufsicht und Leitung erforderlich. Diese Ausgestaltung ist nur bei dem Staatsbahnsystem zu erwägen, da bei den Privatbahnen die privatwirtschaftliche Einstellung von vornherein gegeben ist.

Die Reichsverfassung nahm die Verwirklichung beider Ziele der Eisenbahnpolitik in Aussicht. Art. 89 sah die Zusammenfassung zu einer Reichsbahn und Art. 92 die wirtschaftliche Selbständigkeit und Betriebsform dieser Reichsbahn vor.

Der Uebergang von den Staatsbahnen zur Reichsbahn wurde durch den Staatsvertrag vom 30. April 1920 (R. G. Bl. Nr. 95 S. 773) vollzogen. Die Beamten der einzelnen Staatsbahnverwaltungen wurden unmittelbare Reichsbeamte. (§ 25 des Staatsvertrages.)

Die Durchführung des zweiten, in Art. 92 niedergelegten, Grundsatzes kam zunächst nicht vorwärts. Der Versuch der Verwirklichung führte zu verschiedenen Entwürfen eines Reichsbahnfinanzgesetzes. Danach sollte die Reichsbahn ein Sondervermögen unter der Aufsicht und der Leitung des Reichsverkehrsministers bilden. Neben ihm sollte ein Verwaltungsrat treten[16]). Zeitlich vor und neben diesen Bestrebungen liefen die der deutschen Industrie. Der Reichsverband der deutschen Industrie forderte die

---

[13]) Zu diesen geschichtlichen Fragen vergl. Sarter, Die Reichseisenbahnen S. 1/29.

[14]) Die neueste Zusammenfassung der geschichtlichen Frage findet sich bei Lassar, Jahrb. d. ö. Rechts 1926, S. 177 ff.

[15]) In letzter Zeit haben Italien und die Schweiz diese Umstellung vorgenommen. s. Roll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Aufl., Bd. X, S. 160.

[16]) Diese Angaben entstammen einem von Sarter veröffentlichten Referentenentwurfe. Jahrbuch des Verkehrswesens 1922, S. 27.

Ueberführung der Reichsbahn in einen Privatbetrieb. Diese Bestrebungen blieben jedoch erfolglos[17]). Das Hin und Her der Versuche wurde am 15. November 1923 beendet, als im Zusammenhange mit der Stabilisierung der deutschen Währung die Reichsbahn aus der Verwaltung der Reichsfinanzen herausgenommen wurde. Diese tatsächliche Selbständigkeit seit dem 15. November 1923 wurde durch die Verordnung vom 12. Febr. 1924 (R. G. Bl. I Nr. 10 S. 57) auch rechtlich begründet. Die beteiligten Ressorts und die Länder wurden hierzu eingehend gehört [18]) [19]). Die Verordnung brachte materiell nicht die Trennung von Aufsicht und Leitung; diese wurde nur formell durchgeführt[20]). Die materielle Trennung wurde aber in Aussicht genommen (§ 10 Abs. 1 d. V. O.), indem als Vorbild die österreichische Reform des Eisenbahnwesens dienen sollte[21]). Ob die künftige Regelung der Reparationsfrage bei der Schaffung des Unternehmens Deutsche Reichsbahn bereits eine Rolle spielte, muß dahingestellt bleiben. Die amtliche Begründung zu der Verordnung enthält hierüber nichts.

Das Unternehmen Deutsche Reichsbahn war eine juristische Person; diese war nur geschaffen, um das öffentliche Unternehmen Deutsche Reichsbahn zu tragen. Die Deutsche Reichsbahn war eine rechtsfähige öffentliche Anstalt in der oben dargelegten Form und das Deutsche Reich betrieb durch sie die Reichsbahn. Das Deutsche Reich war der Dienstherr der Beamten. Die Beamten des Unternehmens Deutsche Reichsbahn waren Reichsbeamte[21]).

§ 5. Die Reparationsfrage und die Deutsche Reichsbahn.

Am 28. Juni 1919 wurde in Versailles der Friedensvertrag unterzeichnet. Am 10. Januar 1920 trat er in Kraft. (Reichsgesetzblatt S. 31.) In den Teilen VIII und IX enthält er Vorschriften über die Wiedergutmachung und finanzielle Be-

---

[17]) Vergl. die Verhandlungen des Organisationsausschusses. Staatsbahn oder Privatbahn, Berlin 1922.

[18]) Sarter, Arch. für Eisenbahnwesen 1924, S. 201/202.

[19]) Ueber die finanziellen Verhältnisse s. den Geschäftsbericht 1923/24, S. 9/13.

[20]) Nach dem Erlasse des Reichsverkehrsministers geschah die Aufsicht durch diesen. Die Leitung geschah durch ihn, jedoch unter der Firma „Deutsche Reichsbahn". Arch. f. Eisenbahnwesen 1924, S. 222.

[21]) Begründung zu § 10 der V. O. im Arch. für Eisenbahnwesen 1924, S. 221.

stimmungen. Der Friedensvertrag enthielt keine eingehende Lösung dieser Fragen. Die Reparationsabwicklung wurde die politische Frage in der Zeit nach Versailles. Versuche zur Lösung wurden gemacht. Sie scheiterten. Konferenzen (in Spaa am 5. Juli 1920, in London vom 1. bis 7. März 1921 u. a.), „Sanktionen" (die Besetzung von Düsseldorf, Duisburg und Ruhrort am 8. März 1921) und Einzelabkommen (das Wiesbadener Abkommen v. 6. und 7. Oktober 1921 und das Cuntze-Bemmelmans Abkommen vom 2. Juni 1922), sind Marksteine auf dem Wege zu einer Lösung. Diese Versuche führten zum Ruhrkriege. Er war der letzte Anlauf, auf dem Wege der Gewalt die Reparationsfrage zu lösen. Die Wege waren falsch. Sie führten nicht zum Ziel, weil sie politisch eine nichtpolitische Frage lösen wollten. Die Durchführung der Reparationen ist eine wirtschaftliche Frage.

Den Anstoß zur Lösung in dieser Richtung gab der amerikanische Staatssekretär Hughes in einer Rede vom 29. Dezember 1922 in Newhafen: Sachverständige sollten die Durchführung der Reparationen prüfen. Die Anregung ging im Ruhrkriege einstweilen verloren. Der Friedensvertrag sieht in Artikel 248 I ein Generalpfandrecht an dem deutschen Vermögen für die Erfüllung der Reparationen vor. Dieses Generalpfand durch Umwandlung in Einzelpfänder zu verwerten, war einer der tauglichen Wege zur Lösung. Der wertvollste Vermögensteil des Deutschen Reiches war das Eisenbahnnetz. Als die Frage der Lösung greifbare Gestalt annahm, tritt der Gedanke der Einbeziehung der Reichseisenbahn in die Reparationsfrage hervor. Bereits in den Kabinettsberatungen, die der deutschen Note vom 2. Mai 1923 vorausgingen[1]), war von einer Garantie durch eine Generalhypothek auf die Reichsbahn die Rede. In der Note selbst unterblieb die Angabe bestimmter Pfänder. Sie wurde nachgeholt in dem Memorandum vom 7. Juni 1923. Unter Ziffer 3a hieß es dort:

„Die Reichsbahn wird mit allen Anlagen und Einrichtungen von dem sonstigen Reichsvermögen losgelöst und in ein Sondervermögen umgewandelt, das in Einnahmen und Ausgaben von der allgemeinen Finanzverwaltung unabhängig ist und unter eigener Verwaltung steht. Die Reichsbahn gibt Goldobligationen in Höhe von 10 Milliarden Goldmark aus, die als erststelliges Pfandrecht auf das Sondervermögen

[1]) Bergmann S. 238/39.

eingetragen werden und vom 1. Juli 1927 ab mit 5% verzinslich sind, also eine Jahresleistung von 500 Millionen Goldmark sicherstellen"[2]).

Vor der Uebergabe des Memorandums hatte die belgische Regierung einen Plan zur Durchführung der Reparationen entworfen. Diese „Belgischen Studien" wurden am 9. Juni 1923 in Paris überreicht[3]). In ihnen wurde die Verpachtung der Deutschen Reichsbahn an eine Gesellschaft vorgesehen. Den Gedanken, die Reichsbahn in die Reparationen hereinzuziehen, verwertete schließlich Frankreich in einer am 10. Juni 1923 in London und Brüssel überreichten Note. Unter Ziffer 1 forderte es die Uebergabe der linksrheinischen Bahnen an eine alliierte Gesellschaft.

Nach diesem Notenwechsel kam die Frage einer wirtschaftlichen Lösung zum Stillstand, bis sich am 24. Oktober 1923 die deutsche Regierung an die Reparationskommission wandte, um gemäß Art. 234 F. V. eine Prüfung der deutschen Leistungsfähigkeit herbeizuführen. Am 30. Oktober 1923 griff England den Gedanken des Staatssekretärs Hughes vom 22. Dezember 1922 auf[4]). Das Ergebnis dieser Schritte war der Beschluß der Reparationskommission vom 30. November 1923. Er sah die Ernennung von zwei sachverständigen Komitees vor. Diese schlossen ihre Arbeit mit dem Berichte vom 9. April 1924 ab. In diesem Berichte gliederten sie die Deutsche Reichsbahn in den Reparationsplan ein (Teil I, IX B S. 20 und 26 der amtl. Ausgabe.) In Durchführung des Planes der belgischen Studien wurde die Uebertragung an ein kaufmännisches Unternehmen (compagnie commerziale, commercial compagny) vorgeschlagen. (S. Anhang 3, 109 des Berichts.)

Auf Grund dieses Vorschlages arbeitete ein Organisationskomitee einen Gesetzentwurf aus. Die Verpflichtung zur Durchführung dieses Entwurfes wurde auf der Londoner Konferenz übernommen. (Schlußprotokoll, Anlage I, Ziffer Ia, R. G. Bl. II 1924 S. 296/97). In Durchführung dieser internationalen Bindung beschloß dann der Reichstag am 30. August 1924 das Reichsbahngesetz mit der in der Anlage beigefügten Gesellschaftssatzung (R. G. Bl. II, 1924, S. 272—87).

---

[2]) Die den Alliierten usw. S. 109.

[3]) Bergmann S. 241/42.

[4]) In der Deutschen Note vom 2. Mai war der Gedanke angedeutet. s. die in Anm. 2 zit. Veröffentlichung S. 108.

Die Reparationsfrage war vorläufig geregelt. 660 Millionen Goldmark bewirkt das Reich jährlich durch die Deutsche Reichsbahngesellschaft an die Gläubigerstaaten. Die deutsche Reichsbahn ist das wichtigste Pfand für die Erfüllung der Reparationen geworden.

§ 6. Die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

Die vorhergehenden Paragraphen haben die Berechtigung und die Notwendigkeit einer Trennung zwischen der Verwaltung als Begriff und dem Träger dieser Verwaltung gezeigt. Die Feststellung, daß eine bestimmte Person Träger öffentlicher Verwaltung ist, besagt nichts über den rechtlichen Aufbau dieses Trägers. Bei dem Auseinanderfallen von Verwaltung und Trägerschaft der Verwaltung ist stets von dem rechtlichen Aufbau des Trägers auszugehen. In den Mittelpunkt der Erörterung über die Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft ist demnach diese selbst, ohne Rücksicht auf die von ihr geführte Verwaltung zu stellen.

A. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist eine juristische Person. Die Rechtsfähigkeit ist im Gesetze nicht ausdrücklich ausgesprochen. Sie geht aber aus einer Reihe von Bestimmungen hervor. Genannt seien § 6 Abs. 2 und § 8 R. B. G. Sie regeln das Recht der Gesellschaft, selbständig zu verfügen und Kredite aufzunehmen. Bei einer juristischen Person ist die Frage nach ihrer Zugehörigkeit im Rechtssystem zu stellen. Es ist zu fragen, ob sie den öffentlichen oder den privaten Rechten angehört. Nach der oben unter § 2 gegebenen Darlegung bedeutet dies, ob sie die Fähigkeit besitzt, im Rechtsverkehr unter Geltendmachung besonderer Rechtsmacht aufzutreten.

I. Eine Reihe von Punkten spricht für eine privatrechtliche Auffassung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Nach deutschem Recht verbindet sich mit dem Ausdruck Gesellschaft eine privatrechtliche Vorstellung. Das Handelsgesetzbuch spricht im 2. Buch von „Handelsgesellschaften". Die Bezeichnung des Unternehmens als Gesellschaft wird bei Heranziehung des Sachverständigen-Gutachtens verständlich. In diesen wird die Schaffung einer société anonyme (joint stock compagny) vorgeschlagen. In der Anlage 4 ist die Rede von einer Compagnie de chemin de fer (railway compagny). [1])

Der Aufbau der Gesellschaft scheint in Anlehnung an die

[1]) S. 28 und S. 125 ff. der amtl. Ausgabe.

privatrechtlichen Formen des Aktienrechtes vorgenommen zu sein. Ausdrücke: wie Generaldirektor, Verwaltungsrat, Stamm- und Vorzugsaktien legen den Schluß auf eine juristische Person des Privatrechts nahe. Diese Annahme wird durch die oft behandelte Frage der Privatisierung noch bestärkt. Das Sachverständigengutachten hatte die Schaffung einer juristischen Person des Privatrechts gefordert. Die von den Sachverständigen vorgeschlagene Form ist im Reichsbahngesetz nicht geschaffen worden.

Diese mehr äußerlichen als rechtlichen Hinweise auf die Rechtsnatur werden durch die Begründung zu dem Entwurfe verstärkt. Der Entwurf S. 15 B. bezeichnet die Reichsbahngesellschaft als Gesellschaft eigenen Rechts mit privatwirtschaftlichem Charakter, aber mit starkem öffentlich-rechtlichen Einschlag. Auf die Verwirrung, die diese Fassung im Schrifttum und in der Rechtsprechung hervorgerufen hat, wird in dem nächsten Paragraphen eingegangen. Da diese Fassung nur von dem privatwirtschaftlichen, nicht dem privatrechtlichen Charakter spricht, läßt sie m. E. die Frage offen. Die dauernden Hinweise und Vergleiche mit der Aktiengesellschaft in der Begründung erhöhen die Unklarheit. Der Hinweis auf § 16 R. B. G. greift nicht durch, um die privatrechtliche Auffassung zu stützen. § 16 besagt, daß das H. G. B. grundsätzlich keine Anwendung findet. Zur Anwendung ist eine ausdrückliche Vorschrift nötig; diese enthält § 16 Abs. 2. Stark abweichend von einer privatrechtlichen Organisation ist das Fehlen einer Generalversammlung. Diese fehlende Parallele zu dem Aktienrecht führt auf eine Ausgestaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, die eine privatrechtliche Auffassung rechtlich stützt. Dies sind die Vorzugsaktien. Die Stammaktien haben mit denen des H. G. B. nur den Namen gemeinsam. Nach einer Veräußerung durch das Reich gewähren sie keine Gesellschaftsrechte. Die Inhaber haben nur einen Dividenden-Anspruch (§ 6 Abs. 2 und § 25 Abs. 2. Z. 4c der Satzung.) Sarter-Kittel S. 44 sprechen mit Recht von einem Genußscheine, Stieler (der Dawesplan und die Reichseisenbahn S. 4.) spricht von Wasseraktien. Die Vorzugsaktien der Gesellschaft in Höhe von 2 Milliarden Gold-Mark sind dagegen Aktien im Rechtssinne, § 4 und 5 der Satzung.

Nach § 11 Abs. 3 der Satzung sind die Inhaber zur Mitwirkung in den Verwaltungsrat berufen. Sie haben für je 500 Millionen einen Sitz im Verwaltungsrat. Nach § 14 Abs. 1 der Satzung „soll" aus ihnen der Präsident des Verwaltungsrates entnommen werden. Dieser privatrechtliche Zug in

dem Aufbau der Deutschen Reichsbahngesellschaft ist aus den internationalen Zusammenhängen, die zu der Schaffung führten, zu erklären. Sie lassen den Kompromiß zwischen der deutschen Auffassung einer Reichsanstalt und der westeuropäischen privatrechtlichen Auffassung der Ausübung des Eisenbahnbetriebes erkennen. Diese Ausnahmegestaltung ist für die Rechtsnatur nicht entscheidend. In diesem Zusammenhange ist auf die Pläne zur Ausführung des Art. 92 R. V. hinzuweisen. Die amtliche Begründung zu der Verordnung vom 12. Februar 1924[2]) nimmt bereits die Heranziehung von Geldgebern in Aussicht. Diese Geldgeber sollten an dem Verwaltungsrate beteiligt sein; Einzelheiten über die Mitwirkung sind nicht bekannt geworden. Diese geplante und die im Reichsbahngesetz durchgeführte Zuziehung Privater in die leitende Instanz der Reichsbahngesellschaft ist ein Ausdruck für die neuerdings angestrebte wirtschaftliche Betriebsführung öffentlicher Unternehmen.

II. Das Reichsbahngesetz enthält neben den unter I erwähnten Vorschriften solche, die auf eine öffentlich-rechtliche Auffassung hinweisen. Genannt sei § 17 R. B. G. In ihm sind der Reichsbahngesellschaft die öffentlich-rechtlichen Befugnisse des Unternehmens Deutsche Reichsbahn übertragen.

Nach § 40 R. B. G. kann ihr die Privatbahnaufsicht des A. 95 R. V. übertragen werden. Die den Stellen der Reichsbahngesellschaft vom Reiche übertragene Aufsicht geschieht unter der Bezeichnung „Der Reichsbevollmächtigte für Privatbahnaufsicht". Die Uebertragung der Ausübung dieses Hoheitsrechtes an eine Gesellschaft des Privatrechts ist nicht wahrscheinlich. Dies umso weniger, als bei Richtigkeit der privatrechtlichen Auffassung die Gesellschaft selbst dieser Aufsicht unterliegen würde. Die Aufsicht des Reiches über die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist jedoch von der Aufsicht über die Privatbahnen verschieden[3]). Diese Verschiedenheit ermöglicht die Uebertragung der Ausübung der Eisenbahnaufsicht in § 40 R. B. G.

Das Reichsbahngesetz und das Reichsbahnpersonalgesetz sprechen von Reichsbahnbeamten und stellen sie in Gegensatz zu den Angestellten und Arbeitern. Die Begründung zu dem Reichs-

---

[2]) Arch. f. Eisenbahnwesen 1924, S. 221.

[3]) Das Aufsichtsrecht des Reiches über die Deutsche Reichsbahngesellschaft wird hier nicht behandelt. Eine Untersuchung würde den Stoff zu einer selbstständigen Arbeit geben. Vergl. zu dieser Frage des Verhältnisses zwischen dem Reich und der Deutschen Reichsbahngesellschaft den Aufsatz von Kittel in der Reichsbahn 1926, S. 22.

bahngesetz sieht in den Reichsbahnbeamten Beamte im Sinne des öffentlichen Rechts. Die Fähigkeit der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Beamte zu beschäftigen, ist im Gesetze nicht ausdrücklich ausgesprochen. Sie wird als gegeben vorausgesetzt § 1 Abs. 1 R.B.P.G.[4]). Außer diesen Punkten vergleiche auch die in § 14 gewährte Steuerfreiheit und die in § 38 eingeräumte Enteignungsbefugnis. Diese Stellen weisen auf eine Zugehörigkeit zum öffentlichen Rechte hin. Aus ihnen allein sind keine Schlüsse zu ziehen, da sie nur Erscheinungsformen einer bestimmten Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft sind. Diese Rechtsnatur ist aus den Gesetzen und aus der Begründung nicht eindeutig zu ersehen. In solchen zweifelhaften Fällen entscheidet eine Prüfung des Zweckes, dem die Deutsche Reichsbahngesellschaft dient.

B. I. Die rechtliche Selbständigkeit der Reichsbahn wurde durch die V.O. vom 12. Februar 1924 (R.G.Bl. I Nr. 10 S. 57 geschaffen). Das öffentliche Unternehmen Deutsche Reichsbahn wurde von dem Reiche als dem bisherigen Träger losgelöst und einer eigens zu seiner Tagung geschaffenen juristischen Person überwiesen. §1 Abs. 1 der V.O. ergibt dies:

> „Das Deutsche Reich schafft in Vollzug des Artikels 92 der Reichsverfassung unter der Bezeichnung „Deutsche Reichsbahn" ein selbständiges, eine juristische Person darstellendes wirtschaftliches Unternehmen, durch das es die im Eigentum des Reichs stehenden Eisenbahnen betreibt und verwaltet."

Das Reichsbahngesetz lautet dagegen in § 1 Abs. 1:

> „Das Deutsche Reich errichtet durch dieses Gesetz zum Betrieb der Reichseisenbahnen eine Gesellschaft mit der Firma „Deutsche Reichsbahngesellschaft".

Diese juristische Person Deutsche Reichsbahngesellschaft wurde nicht geschaffen, um die Reichsbahnen zu betreiben und zu verwalten; denn das Unternehmen Deutsche Reichsbahn bestand bereits und bestand neben der Gesellschaft bis zum Uebergang des Betriebsrechtes am 11. Oktober 1924. (Arg. aus § 47 Z. 8. R.B.G.) Die Deutsche Reichsbahngesellschaft wurde im Zusammenhang mit der Reparationslösung geschaffen. Ihre Aufgabe war die Uebernahme eines Teiles der Reparationslast;

---

[4]) Der Hinweis in der Begründung und die stillschweigende Annahme im Reichsbahn- und Reichsbahnpersonalgesetz begründen die Beamteneigenschaft des Reichsbahnbeamten nicht. Dazu ist vielmehr, wie in § 1 a. E. ausgeführt, notwendig, daß die Voraussetzungen, die das positive Beamtenrecht für den Beamtenbegriff verlangt, auch bei dem Reichsbeamten vorliegen.

sie soll den ihr übertragenen Teil dieser Reichslast sichern und durchführen. Diese eigentliche Aufgabe ist in dem Gesetze über die Deutsche Reichsbahngesellschaft nicht unmittelbar ausgesprochen. Sie ergibt sich aber:

1. Aus den politischen Zusammenhängen der Reparationsfrage. S. oben § 5. Die Reichsbahn wurde dort als das wichtigste Pfand zur Erfüllung der Reparationen bezeichnet.

2. Aus der Begründung zum Reichsbahngesetz S. 14 Z. 2A. Es heißt dort: Die Reichsregierung gab ihre Zustimmung zu der grundlegenden Aenderung im Hinblick „auf die Unmöglichkeit, die Reparationsfrage in anderer Weise zu lösen".

3. Aus einer Anzahl von Bestimmungen des Reichsbahngesetzes. a)Die Teilnahme der Deutschen Reichsbahngesellschaft an der Reparationstilgung vollzieht sich durch die Verzinsung und Tilgung von Reparationsschuldverschreibungen. Diese Obligationen in Höhe von 11 Milliarden wurden von der Gesellschaft nach ihrer Errichtung ausgegeben[5]). (§ 4 R. B. G. und § 8 der Satzung.) Ihre Verzinsung ist die Hauptleistung der Deutschen Reichsbahngesellschaft. (arg. aus § 25 Abs. 2 Z. 1 der Satzung.)

b) Die Abwicklung der Reparationen durch die Gesellschaft soll durch keine Eingriffe des Reiches gestört werden. § 34 R. B. G. engt daher das Aufsichtsrecht des Reiches dahin ein, daß durch dessen Ausübung der Zinsen- und Tilgungsdienst nicht gefährdet wird.

c) Die gleiche Rücksichtnahme besteht bei der Durchführung von Entscheidungen des Reichsbahngerichtes. § 44 Abs. 3 R. B. G. Einen Sonderfall enthält § 44 Abs. 4 R. B. G.

B. II. Die Reparationslast ist eine dem Reiche auferlegte Schuld. Die Aufbringung der durch das Reich zu bewirkenden Leistungen geschieht durch die Erhebung von Steuern. Sie stellt innerstaatlich eine Verwaltungstätigkeit dar. Die Abwicklung der Reparationen ist für das Deutsche Reich von entscheidender Bedeutung, denn die Gefährdung der Leistungen bedeutet eine Gefährdung des Deutschen Reiches. In der Anlage IV a Z. 1 u. 2 des Schlußprotokolls von London in Verbindung mit der Anlage II §§ 16 a, 17 und 18, zu Teil VIII des Friedenvertrages sind die Rechtsfolgen einer deutschen Nichterfüllung geregelt. Diese Bestimmungen erschweren die Ver-

[5]) Ueber die Durchführung der Uebergabe und die Abweichungen von den gewöhnlichen Schuldverschreibungen vergl. Sarter-Kittel S. 88 B. S. 89.

hängung von Sanktionen, schließen sie jedoch nicht aus. So die Rechtslage, im Falle einer deutschen Säumnis ist aber letzten Endes die eintretende Folge keine Rechts-, sondern eine Machtfrage. Die Bedeutung der Abwicklung der Reparationen ergibt § 44 Abs. 3 R.B.G. Danach steht auch dem Reiche im Falle einer Gefährdung des Reparationsdienstes durch eine Entscheidung des Reichsbahngerichtes die Anrufung des Schiedsrichters zu. Mit Recht hat das Reichsbahngericht in dem Urteil vom 13. März 1926 (Arch. f. Eisenbahnwesen 1926 S. 995 bis 999) auf die „unheilvollen Folgen einer Nichterfüllung der auferlegten Reparationslast" durch die Reichsbahngesellschaft hingewiesen. Die Abwicklung der Reparationsverpflichtungen ist eine Aufgabe, an der die Allgemeinheit ein Interesse hat.

B. III. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft wurde zu dem Zwecke geschaffen, einen Teil der Reparationen zur Abwicklung zu übernehmen. Die Eingliederung in den Reparationsplan war der Grund ihrer Errichtung. Das Gemeininteresse ist an der Erfüllung dieser Aufgabe der Deutschen Reichsbahngesellschaft in entscheidendem Maße beteiligt. Die zur Durchführung allgemein wichtiger Aufgaben geschaffenen juristischen Personen gehören dem öffentlichen Rechte an[6]). Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts[7]).

Einen Beleg für die Richtigkeit bietet § 892 Abs. 2 der Reichsversicherungsordnung[8]). Die Deutsche Reichsbahngesellschaft wird hier in eine Reihe mit Gemeinden und anderen öffentlichen Körperschaften gestellt. Nach § 11 R.B.P.G. treten an die Stelle der Sonderanstalten des § 1360 der Reichsversicherungsordnung die der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Diese Sonderanstalten sind juristische Personen des öffentlichen Rechtes nach § 4 der Reichsversicherungsordnung. Sie sind von dem „Muttergemeinwesen" Deutsche Reichsbahngesellschaft abgezweigt. Diese muß juristische Person des öffentlichen Rechtes sein, um solche Abzweigungen vornehmen zu können[9]). Diese Anschauung kommt auch in der Begründung zum Entwurfe zum Ausdruck, wenn auf S. 16 F. die Deutsche Reichsbahngesell-

[6]) s. oben § 2.

[7]) Dies Ergebnis wird durch die auf Gesetz beruhende Entstehung bestätigt. In dieser Art der Entstehung sieht ein Teil der Schriftsteller das allein entscheidende Merkmal. s. oben § 2.

[8]) Jetzige Fassung R.G.Bl. I 1926, S. 38.

[9]) Otto Mayer II (3) S. 333, § 56.

schaft mit Gemeinden, Religionsgesellschaften u. a. verglichen wird. Die vergleichsweise herangezogenen Rechtsgebilde sind sämtliche juristische Personen des öffentlichen Rechts.

C. Die Aufgabe der Deutschen Reichsbahngesellschaft ist die Tilgung eines Teiles der Reparationen. Zur Durchführung dieser Aufgabe sind ihr von dem Reiche Mittel zur Verfügung gestellt. Sie hat von dem Reiche das Betriebsrecht an den Reichsbahnen erhalten[10]). Auf der Beziehung zwischen der Aufgabe der Gesellschaft und dem zu der Erfüllung dieser Aufgabe übertragenen Betriebsrecht beruht § 5 Abs. 2 R. B. G. Nach ihm ist die Dauer der Uebertragung von der Erledigung der Reparationsverpflichtung abhängig. Die Uebertragung des Betriebsrechts in § 5 Abs. 1 R. B. G. bedeutet eine Verleihung des öffentlichen Unternehmens Deutsche Reichsbahn. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft stellt somit eine Sonderart des beliehenen Unternehmers dar. Ihr ist nicht nur ein öffentliches Unternehmen als ein Zweig der Verwaltung übertragen, sondern ein öffentliches Unternehmen in der besonderen, auf die Dauer angelegten, persönlich und sachlich abgegrenzten Form. Das Reich als das Muttergemeinwesen überträgt die Anstalt Deutsche Reichsbahn auf die Gesellschaft. Dieser Wechsel in der Trägerschaft des Zweiges öffentlicher Verwaltung geschieht nicht, weil die Gesellschaft eigens zu der Führung geschaffen ist. Er geschieht, um der bereits bestehenden, zur Erfüllung einer besonderen Verwaltungsaufgabe geschaffenen Gesellschaft die Mittel zur Durchführung ihrer Aufgabe zur Verfügung zu stellen. Die Trennung zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft als Reparationsträger und der ihr übertragenen Reichsbahn als öffentliche Anstalt spricht aber gegen die Auffassung der Deutschen Reichsbahngesellschaft als einer rechtsfähigen öffentlichen Anstalt. Sie ist nicht nur Träger der öffentlichen Anstalt; sie führt diese Verwaltung zusätzlich, nicht ausschließlich.

Diese unbedingte Trennung zwischen der Gesellschaft und dem öffentlichen Unternehmen folgt aus dem Gesetze. In § 1 Abs. 1 wird die Errichtung der Gesellschaft ausgesprochen. Die hier geschaffene juristische Person besteht, bevor ihr der Betrieb der Eisenbahnen übertragen wird. Mit dem Inkrafttreten des Reichsbahngesetzes war die Gesellschaft errichtet. Dies war bereits am 31. August 1924 der Fall. (arg. aus § 1 Abs. 1 und § 47 Abs. 1 R. B. G.) § 5 Abs. 1 spricht die Uebertragung des öffentlichen Unternehmens aus. Dies ging erst

[10]) Geschäftsbericht 1925, S. 8/14.

am 11. Oktober 1924 auf die Gesellschaft über. (R. G. Bl. II S. 386 und § 47 Z. 8 R. B. G.) Mit diesem Tage nahm die Gesellschaft ihre Wirksamkeit auf. Die Berechtigung der Ablehnung einer rechtsfähigen öffentlichen Anstalt belegt § 12 R. B. G. Nach ihm ist eine weitere Uebertragung des Betriebrechtes, wenn auch in erschwerter Form, durch die Gesellschaft möglich. Mit der Tilgung der Reparationsschuldverschreibungen und der Vorzugsaktien fällt das Betriebsrecht an das Reich zurück. Nach diesem Heimfall besteht die Gesellschaft in Liquidation fort. Erst nach deren Durchführung findet sie ihr Ende. §§ 41/42 R. B. G.

D. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist eine Rechtsform zwischen dem beliehenen Unternehmer und einer rechtsfähigen öffentlichen Anstalt. Sie weist die Züge beider auf. Sie wird von keinem der Begriffe völlig erfaßt. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist eine juristische Person des öffentlichen Rechts. Zur Erfüllung ihrer Aufgabe ist sie mit dem öffentlichen Unternehmen Deutsche Reichsbahn beliehen.

E. Zum Vergleiche sei mit einigen Worten auf die Regelung in Oesterreich hingewiesen. Durch das Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 (B. G. Bl. Nr. 407)[11]) wurde ein Wirtschaftskörper „Oesterreichische Bundesbahnen" gebildet. § 1 des Bundesbahngesetzes lautet:

> „Zur Führung des Betriebes der Bundesbahnen wird unter der Firma „Oesterreichische Bundesbahnen" ein eigener Wirtschaftskörper gebildet. Diese Unternehmung hat ihren Sitz in Wien. Sie ist juristische Person und als Kaufmann beim Handelsgericht in Wien zu protokollieren."

Die privatrechtliche Natur des österreichischen Unternehmens tritt deutlich zutage. § 1 gibt eine Entscheidung, die im Reichsbahngesetz fehlt. Die Beziehungen zwischen dem Träger der österreichischen Eisenbahnverwaltung und der Regierung sind anders gestaltet wie die im Deutschen Reiche. Trotz § 1 ist auch in Oesterreich die Rechtsnatur zweifelhaft. Buschman S. 97 spricht von einem Zwittergebilde, das keine klaren Verhältnisse und keine Befriedigung geschaffen hat[12]).

---

[11]) Arch. f. Eisenbahnwesen 1923, S. 1078 ff.

[12]) Näheres s. bei Buschman: Die Neuordnung des bundesstaatlichen Eisenbahndienstes in Oesterreich. Wien 1925.

F. Zum Schluß sei noch auf das wirtschaftliche System des heutigen deutschen Eisenbahnbetriebes hingewiesen. Die rechtliche Frage der Verwaltung ist oben behandelt. Die Trägerschaft dieser Verwaltung ruht bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Die Mittel zum Betriebe der Reichsbahn sind dagegen Eigentum des Reiches. § 6 R. B. G., die Trägerschaft an den Rechten hieran ruht beim Reiche. Das Staats-(Reichs-) bahnsystem ist gewahrt. Die Reichsbahnen befinden sich in der nichtstaatlichen Verwaltung einer juristischen Person des öffentlichen Rechts. Dies ist eine besondere Form der oben[13]) behandelten Verwaltung von Staatsbahnen durch Dritte.

§ 7. Die Auffassung im Schrifttum.

Nach der Schaffung der Deutschen Reichsbahngesellschaft wurde bald die Frage nach der Rechtsnatur gestellt. Vor allem war die Rechtsprechung zu einer Stellungnahme gezwungen. Das Ergebnis war von praktisch weittragender Bedeutung. Die Stellung der Rechtsprechung wird daher in einem besonderen Abschnitte (§ 8) behandelt. Im Schrifttum ist im Anschluß an die verschiedenen Ergebnisse deutscher Gerichte die Frage zu lösen versucht worden.

Die Begründung des R. B. G. ist nicht allein maßgebend. Trotzdem standen die ersten Abhandlungen unter der von ihr gegebenen Begriffsbestimmung. Die Bezeichnung der Reichsbahngesellschaft als Gesellschaft privatwirtschaftlichen Charakters mit stark öffentlich-rechtlichem Einschlag hat ihr Teil zur Verdunklung der Frage beigetragen. Von Anbeginn wurde die öffentlich-rechtliche Seite der Gesellschaft erwähnt. In der Mehrzahl der Fälle sah man in ihr ein Gebilde sui iuris. Die Schriftsteller lassen sich nach ihren Ergebnissen in zwei Gruppen zusammenfassen. Innerhalb der einzelnen Gruppen weichen sie mannigfach von einander ab. Der eine Teil sucht die Rechtsnatur der Reichsbahngesellschaft in dem Privatrecht (A), der andere Teil im öffentlichen Recht (B).

A. In der Juristischen Wochenschrift (Jur. W.) 1924 S. 1498 bezeichnet Ministerialrat Homberger die Reichsbahngesellschaft als Gesellschaft sui iuris. Eine Aktiengesellschaft des Handelsgesetzbuches ist sie nicht. Ebenso äußert er sich im Arch. für Eisenbahnwesen 1925 S. 2. In der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen 1924 Nr. 46 S. 902

[13]) s. § 4 A bb.

schließt sich Reichsbahnrat Kronheimer der Begründung an. Er sieht in ihr eine Handelsgesellschaft sonderrechtlicher Art. Trotz der Entlehnung von Formen und Bestimmungen des Aktienrechts ist sie nach ihm keine Aktiengesellschaft im eigentlichen Sinn. In dem Aufsatze verdient ein Gedanke besonderer Betonung. S. 899 bezeichnet er die Heranziehung der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Teilnahme an den Reparationslasten als den Schwerpunkt der Neuorganisation, ohne jedoch Folgerungen hieraus zu ziehen. In der bisher einzigen zusammenfassenden Darstellung des Reichsbahngesellschaftsrechts[1]) sehen Sarter-Kittel S. 45 II und S. 102 in ihr eine Gesellschaft des Privatrechts. Sie tritt in einer eigens geschaffenen Gesellschaftsform auf und ist nach einer eigenen Rechtsordnung aufgebaut. Sie entspricht auch ihrer Ansicht keiner Gesellschaftsform des deutschen Handelsgesetzbuches, sondern ist eine eigene Gesellschaft des deutschen Handelsrechts. Trotz dieser Grundform betonen die Verfasser die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zum Deutschen Reich. Diese öffentlich-rechtliche Seite ergibt für sie die Möglichkeit, die Dienstverhältnisse dem öffentlichen Recht zu unterstellen. Auf ihr soll die Fähigkeit, Beamte zu beschäftigen, beruhen. Diese Lösung der Verfasser ist unbefriedigend. Sie bedeutet, daß eine Privatperson Beamte im Sinne des öffentlichen Rechts beschäftigen kann. Mit der Feststellung einer Sonderstellung im Verwaltungsorganismus ist rechtlich nichts gewonnen. Die S. 47 unter Ziff. G. angeführten Belege sind nicht der öffentlich-rechtliche Einschlag der Gesellschaft; sie sind vielmehr der Ausfluß der öffentlich-rechtlichen Natur der Gesellschaft. Sie begründen keine Sonderstellung, sondern sind die notwendigen Erscheinungsformen einer bestimmten Rechtsnatur. Mit Recht betonen die Verfasser die Bedeutung für die Reparationsleistungen. Folgerungen ziehen sie nicht. Diese Auffassung haben die Verfasser später eingeengt, vielleicht sogar geändert. In einer Broschüre[2]) S. 23 betonen sie die öffentlich-rechtliche Sonderstellung. Aus der Betreibung eines öffentlichen Unternehmens, der Beschäftigung von Beamten und der Reparationsleistung folgern sie jetzt die Zugehörigkeit zum öffentlichen Recht. Dies Ergebnis ist richtig. Der Begründung muß widersprochen werden. Die angeführte

[1]) Die neue Deutsche Reichsbahngesellschaft, ihr Aufbau und ihr Wirken, Berlin.

[2]) Was jeder von der Deutschen Reichsbahngesellschaft wissen muß. 2. Aufl., Berlin 1926.

Beleihung mit einem öffentlichen Unternehmen besagt nichts über die Rechtsnatur des Trägers. Mit der Fähigkeit, Beamte zu beschäftigen, kann die öffentlich-rechtliche Natur auch nicht begründet werden; denn sie ist die Voraussetzung für diese Fähigkeit.

Mit eingehender Begründung treten für die privatrechtliche Auffassung Hüfner[3]), Aron[4]) und Potthoff[5]) ein. Im Anschluß an frühere Aufsätze (s. Note 3) kommt Hüfner in der Verkehrsrechtlichen Rundschau 1926 S. 8 zu folgendem Ergebnis: Die Reichsbahngesellschaft ist eine Aktiengesellschaft. Als solche ist sie eine Handelsgesellschaft des bürgerlichen Rechts. Mit voller Berechtigung bezeichnet er daher in der Verkehrsrechtlichen Rundschau S. 367 die Reichsbahn als eine von einer Privatperson betriebene Verkehrsanstalt. Dies Ergebnis folgert er aus der Begründung und der Stellung des Eisenbahnkommissars. Die Bedenken gegen die Begründung sind oben dargelegt. Die Machtstellung des Eisenbahnkommissars ist bedingt. Bei normaler Abwicklung tritt sie nicht in Erscheinung. Greift er ein, so ist dies in gewissem Sinne eine wirtschaftliche Sanktion. Die in § 24 Abs. 3 der Satzung vorgesehene Uebernahme der Leitung bringt nur einen Wechsel in der Person des Generaldirektors. Das Wesen der Deutschen Reichsbahngesellschaft als juristische Person des öffentlichen Rechts wird dadurch nicht berührt. Dies bestätigt die weitere Ausnahmebefugnis der Verpachtung des Betriebsrechts. Das Betriebsrecht als Stück öffentlicher Verwaltung begründet nach der hier vertretenen Auffassung nicht die öffentlich-rechtliche Natur. Eine Entziehung ändert daher das Wesen der Reichsbahngesellschaft nicht. Die Verpachtung trifft weniger die Reichsbahngesellschaft als das Deutsche Reich. Sie ist eine Entziehung des Stückes öffentlicher Verwaltung von dem augenblicklichen Träger und die Verleihung, d. i. die „Verpachtung", an einen neuen Träger. Dies Stück der Verwaltung ist aus der des Reiches abgezweigt. Der Kommissar verfügt also in Wirklichkeit über ein Recht des Reiches. Die Folgerungen hieraus zu ziehen, gehört dem Staats- und Verwaltungsrecht an.

Anschütz bezeichnet S. 261 des Kommentars zur Reichsverfassung die Reichsbahngesellschaft als eine Aktiengesellschaft.

---

[3]) Verkehrsrechtl. Rundsch. 1925, Nr. 2, 3, 6. 1826, Nr. 8.
[4]) Eger, 41, 3, S. 203 und Verk. Rdsch. 1926, Nr. 3, S. 191.
[5]) Die Rechtsstellung usw. S. 7.

Zugleich sieht er in ihr eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Dies Nebeneinander ist nicht möglich. Entweder gehört sie dem Privatrecht oder dem öffentlichen Recht an. Die mehr oder weniger privatrechtliche Ausgestaltung ist eine Frage der Form, nicht des Wesens. Giese Kom. (6) S. 264 spricht von Aktiengesellschaftsähnlichkeit.

Weitere Vertreter der privatrechtlichen Auffassung sind: v. Pistorius[6]), Reindl[7]), Roser[8]), Röder[9]), Janz[10]), Hoff[11]), v. d. Leyen[12]), v. d. Borght[13]).

B. Gegen die privatrechtliche Auffassung wurden bald nach der Schaffung der Reichsbahngesellschaft Bedenken geltend gemacht. Anlaß dazu gaben die Vorschriften des Reichsbahngesetzes, die von den unter A. behandelten Schriftstellern als öffentlich-rechtlicher Einschlag angesehen wurden. Mantey bezeichnet in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Z. d. V. d. E.) 1924 S. 1072 die Reichsbahngesellschaft als einen Teil der öffentlichen Ordnung.

v. Kienitz folgert in Eger 41, 2 S. 88 aus der Geschichte und dem Aufbau der Reichsbahngesellschaft die Zugehörigkeit zum öffentlichen Recht. Er charakterisiert sie S. 94 als „ein besonderes, vom Ausland beeinflußtes staatsrechtliches Zubehör des Deutschen Reichs[14]).

Nehse gebraucht in der Z. d. V. d. E. 1925 S. 15 die Bezeichnung öffentliche Anstalt. Mit diesem Gesichtspunkt war die Neueinstellung der Betrachtung gewonnen. Sie erfolgte nunmehr unter der Berücksichtigung der Begriffe des Verwaltungsrechts.

Eingehend hat sich unter diesem Ausgangspunkt Haustein[15]) im Arch. d. Oeffentlichen Rechts 1926 11. Bd. 1. Heft mit der Rechtsnatur der Reichsbahngesellschaft befaßt. Er kommt S. 126 zu dem Ergebnis, daß die Reichsbahngesellschaft eine juri-

---

[6]) Staats- u. Verw.-Kunde, S. 85.
[7]) Jahrbuch f. Eisenbahnwesen 1925/26, S. 17.
[8]) Komment. zur Perso, S. 151.
[9]) Besprech. des Reichsgerichtsbeschlusses vom 23. Januar 1925 Verk. Rdsch. 1925, Nr. 2, S. 130.
[10]) Zeitschrift f. Rechtspflege in Bayern 1926, Nr. 14, S. 217 ff.
[11]) Handwörterb. d. Staatswissenschaften, S. 595/96 u. 605.
[12]) Handwörterb. d. Staatswissenschaften, S. 568.
[13]) Das Verkehrswesen S. 268.
[14]) Erwähnenswert ist ein in Eger 41, 3, S. 207 geäußerter Gedanke des gleichen Verfassers. Er spricht von einer Zwangsverwaltung des deutschen Eisenbahnvermögens durch die Reichsbahngesellschaft. Ein Fall internationaler Vollstreckung. (?)
[15]) Schon früher in Z. d. V. d. E. 1925, Nr. 40, S. 1140.

stische Person des öffentlichen Rechts ist. Er folgert dies im Anschluß an die in dem Aufsatze vertretenen Gedanken der Sonderstellung der Träger öffentlicher Verwaltung.

Diese Begründung ist unrichtig. Die Ausstattung mit einem Stück öffentlicher Verwaltung läßt das Wesen des Trägers unberührt[16]). Eine Privatbahngesellschaft bleibt eine juristische Person des Privatrechts trotz der Führung eines öffentlichen Unternehmens. Die Ausstattung der Reichsbahngesellschaft läßt daher keinen Schluß auf die Rechtsnatur zu. Ihre Zugehörigkeit zum öffentlichen Recht folgt einzig aus der auch von Haustein hervorgehobenen Eingliederung in den Reparationsplan. Ebenso ist die Auffassung Hausteins, die Reichsbahngesellschaft sei eine rechtsfähige öffentliche Anstalt, abzulehnen. Am Schlusse des § 6 wurde die Reichsbahngesellschaft als eigenartige Form des beliehenen Unternehmers bezeichnet. Gegen die von Haustein vertretene Ansicht sprechen die Entwicklung von dem Unternehmen Deutsche Reichsbahn zur Reichsbahngesellschaft und die Bestimmungen des Reichsbahngesetzes.

Vertreter der öffentlich-rechtlichen Auffassung der Deutschen Reichsbahngesellschaft sind weiter: Mentzel [17]), Blüher[18]), Fromm[19]), Hermann[20]), Richardt[21]), Renner[22]), Roßmann[23]), jetzt auch Sarter-Kittel[24]), Seybold[25]), Götte[26]). [27])

§ 8. Die Auffassung in der Rechtsprechung.

In der Rechtsprechung vollzog sich die gleiche Scheidung der Rechtsauffassung wie im Schrifttum. Abweichend von dem Stand der Frage im Schrifttum ist hier die Neigung zu einer öffentlich-rechtlichen Erfassung überwiegend.

---

[16]) s. oben § 3.
[17]) Verk. Rdsch. 1925. S. 748.
[18]) Z. V. d. E. 1925, S. 157, 1926, S. 93.
[19]) Reichsbahn 1926, S. 295.
[20]) Kom. zu Perso, S. 159 u. 194.
[21]) Die Aenderung usw., S. 74.
[22]) Jur. W. 1925, S. 1264.
[23]) Z. d. V. d. E. 1926, S. 338.
[24]) s. oben § 7 A.
[25]) Z. d. V. d. E. 1925, S. 363/64.
[26]) Jur. W. 1925, S. 2746/47.
[27]) Sehr eingehend hat sich neuestens Lassar im Jahrbuch des öffentlichen Rechtes 1926 S. 177 ff., S. 202 mit der Rechtsnatur der Reichsbahngesellschaft befaßt. Er sieht in ihr eine juristische Person des öffentlichen Rechts, die mit der Verwaltung der Reichsbahn beliehen ist. Dieses Ergebnis stimmt insoweit mit der hier vertretenen Ansicht überein. Jedoch kann ich dem Verfasser nicht darin zustimmen, daß die Reichsbahngesellschaft „zum Zwecke dieser Beleihung" geschaffen worden ist. Die Gründe sind oben in § 6 dargelegt worden.

A. Das Reichsgericht hat in den Beschlüssen vom 14. Nov. 1924[1]) und 23. Januar 1925[2]) im Zusammenhang mit der Frage der Kostenfreiheit die Rechtslage geprüft. Es kommt zu dem Ergebnis, daß die Reichsbahngesellschaft keine öffentlich-rechtlichen Eigenschaften mehr besitzt. Sie ist nach ihm eine Aktiengesellschaft eigenen Rechts, die für eigene Rechnung geführt wird.

Die gleiche Ansicht vertritt das Kammergericht in dem Beschluß vom 22. April 1925[3]). Das Oberlandesgericht Dresden spricht am 17. Dezember 1924[4]) von einem Privatunternehmen. Das Landesgericht Hagen[5]) sieht auf Grund dieser Auffassung in dem Urteil vom 2. Juli 1925 in den Reichsbahnbeamten keine Beamten. Das Oberlandesgericht Frankfurt[6]) betont noch am 3. November 1925 die Natur der Reichsbahngesellschaft als die einer Aktiengesellschaft. Diese Auffassung stützt der erkennende Senat besonders auf § 17 R. B. G. Das Amtsgericht Wetzlar bezeichnet in dem Urteil vom 8. Mai 1925[7]) sie als Privatgesellschaft.

B. Die entgegengesetzte Auffassung beginnt sich mit dem Urteil des Oberlandesgerichts Stuttgart[8]) vom 8. Juli 1925 durchzusetzen. Der erkennende Senat betont unter Hinweis auf die Entstehung, die Aufgaben und den Aufbau den überwiegend öffentlich-rechtlichen Charakter. Das Oberlandesgericht sieht in ihr „eine vom Ausland beeinflußte, ein staatsrechtliches Zubehör des Deutschen Reiches mit privatrechtlichem Einschlag und mehr äußerlicher Verwendung privatrechtlicher Formen und Beziehungen. Diese Fassung kehrt die oben erwähnte Begriffsbestimmung der Begründung um. Nicht mit der gleichen Deutlichkeit hat das bayerische Oberste Landesgericht in den Urteilen vom 28. April 1925[9]) und vom 24. September 1925[10]) zu der Frage Stellung genommen. Die Reichsbahngesellschaft wird als Gesellschaft eigenen Rechts unter Betonung der öffentlich-rechtlichen Seite hingestellt. Der Reichsfinanzhof spricht in dem Gutachten vom 27. November 1925[11]) von dem öffentlich-rechtlichen Charakter der Reichsbahngesellschaft.

---

[1]) R. G. Z. Bd. 109, S. 90/94.
[2]) Verk. Rundsch. 1925, Nr. 2, S. 128.
[3]) Jur. W. 1925, S. 1655.
[4]) Eger 52, S. 303, Nr. 140.
[5]) Abgedruckt in der Ztg. „Reichsbahngewerkschaft" 1925, Nr. 3/4.
[6]) Jur. W. 1926, S. 622/23.
[7]) Jur. W. 1925, S. 1669.
[8]) Z. d. V. d. E. 1925, Nr. 38, S. 1086.
[9]) Jur. W. 1925, S. 1647/48.
[10]) Jur. W. 1926, S. 1458.
[11]) Jur. W. 1926, S. 395, Arch. f. Eisenbahnwesen 1926, S. 788.

Das Reichsgericht hat in Strafsachen in zwei Urteilen zu der Frage Stellung genommen. In dem Urteil vom 27. Oktober 1925[12]) wird die Reichsbahngesellschaft noch als eine Mischform zwischen einer juristischen Person des Privat- und öffentlichen Rechts bezeichnet. Grundlegend hat das Reichsgericht sich in dem Urteil vom 19. März 1926[13]) geäußert. Der Senat faßt nach eingehender Begründung seine Ansicht in dem Ergebnis zusammen: „Die Reichsbahngesellschaft ist eine mit eigener Rechtspersönlichkeit und mit dem Recht der Selbstverwaltung ausgestattete, aber in die Verfassung des Reiches eingegliederte und seiner Aufsicht unterstehende öffentlich-rechtliche Anstalt in der Form einer Handelsgesellschaft". Gegen die Begründung ist wie oben gegen die des Reichsbahnrats Haustein die allzu starke Betonung des Eisenbahnbetriebes bei der Ableitung der öffentlich-rechtlichen Natur einzuwenden. Die Verleihung eines öffentlichen Unternehmens entscheidet nicht.

Zu dem gleichen Ergebnis sind mit zum Teil verschiedener Begründung der Verwaltungsgerichtshof Braunschweig in der D. J. Z. 1925 S. 1664, und das Amtsgericht Stettin in Eger 42 S. 39 Nr. 6 gekommen.

II. Teil.

Der Reichsbahnbeamte.

§ 9. Der Reichsbeamte.

I. Das Reichsbeamtengesetz unterscheidet in § 1 zwei Gruppen von Reichsbeamten a) die vom Kaiser[1]) angestellten, b) die seinen Anordnungen zur Folgeleistung verpflichteten Beamten. Die unter a) genannten Beamten stehen in einem Dienstverhältnis zum Reich. Sie werden als unmittelbare Beamte bezeichnet.

Die unter b) erwähnten Beamten bezeichnet man als mittelbare Beamte. Den Anlaß zu der Unterscheidung gab die Verordnung betreffend den Diensteid der unmittelbaren Reichs-Beamten vom 29. Juni 1871 (R. G. Bl. S. 303). Mittelbare Reichsbeamte waren früher 1. die unteren und mittleren Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung.

[12]) Jur. W. 1926, S. 788, Z. d. V. d. E. 1925 S. 1362, R. G. St. Bd 59 S. 384

[13]) Z. d. V. d. E. 1926, S. 463, ff. R. G. St. Bd. 60, S. 139 ff.

[1]) Jetzt vom Reichspräsidenten.

2. Die Militär- und Zivilbeamten des Reichsheeres.
3. z. T. die Offiziere und Militärärzte[2]) [3])

Die rechtliche Unterordnung war bestritten. Die h. M. sah in den Post- und Telegraphenbeamten Landesbeamte. Diese Ansicht stützte sich auf die Ernennung durch den Landesherrn[4]). Die Bezeichnung dieser Beamten als Landesbeamte ist unrichtig. Die Postverwaltung war unmittelbare Reichsverwaltung. A. 48 ff. alte R. V. Eine Ausnahmestellung nahmen nach A. 52 alte R. V. Bayern und Württemberg ein. Für die Zugehörigkeit eines Beamten zum Reich oder zu einem Lande ist nicht die Ernennung maßgebend, sondern entscheidend ist die Art der Geschäfte, die der Beamte führt. Gehören sie zu der Zuständigkeit des Landes, so ist der Beamte Landesbeamter, gehören sie zu der Zuständigkeit des Reiches, so ist er Reichsbeamter[5]). Die Beamten der Post- und Telegraphenverwaltung führten Geschäfte des Reichs. Sie waren Reichsbeamte[6]).

Die Militär- und Zivilbeamten des Reichsheeres wurden von der herrschenden Meinung als Landesbeamte angesehen. Die Militärverwaltung war Landesverwaltung. Die mit ihr betrauten Beamten sind auch nach der hier vertretenen Ansicht Landesbeamte. Zu dem Reich wurde die rechtliche Beziehung durch A. 64 alte R. V. geschaffen. Danach standen sie auch zu dem Reich in einem Unterordnungsverhältnis. Dieses Verhältnis zwischen dem Reich und dem hier behandelten mittelbaren Reichsbeamten war mehr als ein Aufsichtsverhältnis. Die Rechte des Reichs fließen nicht aus einem Aufsichtsrecht. Diese Erscheinung wird in § 10 bei den Beziehungen zwischen dem Staat und den mittelbaren Staatsbeamten bedeutsam werden. Die mittelbaren Reichsbeamten stehen im Gegensatz zu dem mittelbarem Staatsbeamtenverhältnis zu dem Reiche in einem Unterordnungsverhältnis. Für die Post- und Telegraphenbeamten war dies nach der hier vertretenen Ansicht selbstverständlich, da ihr Dienstherr das Reich war. Auch die h. M. nahm wie hier in den beiden

---

[2]) Perels-Spilling S. 8, Z. V. Brand, Reichsbeamtengesetz S. 9. Z. 3., Laband I, § 44. S. 416.

[3]) Auf zweifelhafte Gruppen, wie z. B., die bayerischen Mitglieder beim Reichsmilitärgericht, die Beamten der Schutzgebiete, wird nicht eingegangen, s. dazu Arndt Kom. z. R. Bea. G. S. 20, Z. 2. Brand, S. 10/12.

[4]) Laband S. 416, Anm. 1. Zorn I S. 303. Arndt, R. V., S. 152 v. Rheinbaben, Pr. Disziplinargesetze S. 28.

[5]) Friedrichs S. 545. Auch Meyer-Anschütz S. 578 und Anm. d. i.

[6]) Perels-Spilling S. 8/9, v. Rheinbaben, W. St. V. R., S. 360 § 3. Stern, Dissertation S. 56.

Fällen eine Dienstverpflichtung, nicht nur ein Aufsichtsverhältnis zum Reiche an[7]).

Als Ergebnis ist festzustellen:

1. die unmittelbaren Reichsbeamten stehen in einem Dienstverhältnis zum Reiche,

2. die mittelbaren Reichsbeamten stehen in einem Rechtsverhältnis zum Reiche, das mehr als ein Aufsichtsverhältnis ist. Materiell besteht zwischen beiden Gruppen kein Unterschied. Die Einteilung besagt lediglich, wer die Anstellung vollzogen hat.

II. Neben dieser formellen Unterscheidung war dem Reichsrecht ein Fall bekannt, in dem der Unterscheidung materielle Bedeutung zukam. Nach dem Gesetz vom 3. Juni 1905 (R. G. Bl. S. 541/52) konnte den deutschen Niederlassungen in einem Konsulargerichtsbezirke das Recht eines Kommunalverbandes verliehen werden. Es handelte sich besonders, jedoch nicht ausschließlich[8]), um die Niederlassungen in China[9]).

Ihnen sollte das Recht eigener Verwaltung verliehen werden. Diese Verleihung des Rechtes eines Kommunalverbandes bedeutet mehr als die Verleihung der Rechtsfähigkeit nach § 11 des Schutzgebietsgesetzes (R. G. Bl. 1900 S. 1813 ff.) Rechtlich sind die deutschen Niederlassungen vor der Verleihung eines Kommunalverbandes als Gesellschaften eigener Art, auf territorialer Grundlage aufzufassen; von ihrer völkerrechtlichen Stellung wird hier abgesehen[10]). Zur Durchführung der Verwaltungsaufgaben beschäftigen sie Personen. Nach Verleihung des Rechtes gemäß § 1 Abs. 1 des zitierten Gesetzes tritt in der Rechtsstellung dieser Personen eine Aenderung ein; sie werden Beamte des Kommunalverbandes. Sie sind keine Beamte im Sinne des Reichsbeamtengesetzes, weder unmittelbare noch mittelbare Reichsbeamte, denn sie stehen im Dienste des Verbandes. Das Reich hat diesen Verband zur juristischen Person des öffentlichen Rechts erhoben. Es hat ihn in eigener Art in seinen Verwaltungsbau eingegliedert. Der Verband unterliegt nach § 1 Abs. 3 des zitierten Gesetzes der Aufsicht des Reiches. Auf diesem Wege tritt das Reich zu den Beamten in Beziehung,

---

[7]) Laband I, S. 417. Arndt R. V. S. 151.

[8]) Fleischmann W. St. V. R. III S. 428.

[9]) Zur Zeit des Erlasses d. Gesetzes waren es die Niederlassungen in Tientsin und Hankau.

[10]) s. zu dieser Frage Fleischmann W. St. V. R. III. Eberhardt Dissertation und R. G. St. Bd. 41, S. 326/27.

nicht im Wege der Unterordnung. Diese Gruppe von Beamten steht zum Reich wie die preußischen mittelbaren Beamten zum Staate[11]).

III. Die Entwicklung des Reichsrechts hat in der letzten Zeit eine Reihe von Beamten geschaffen, deren Unterordnung Schwierigkeiten macht. Außer den Reichsbahnbeamten sind zu nennen die Beamten der Reichsbank und der Rentenbank. Sie stehen nicht in unmittelbarem Reichsdienst; die oben entwickelte Begriffsbestimmung des §1 S. 2. R. Bea. G., des mittelbaren Reichsbeamten, erfaßt sie jedenfalls nicht. Sie nehmen eine Stellung zum Reiche ein, die der der unter II. genannten Beamten verwandt ist. Friedrichs, Handbuch d. Rechtswissenschaft S. 546 faßt sie in Anlehnung an § 69 II. 10 A. L. R. als mittelbare Reichsbeamte zusammen. Die Möglichkeit dieser Art von Beamten, die den preußischen mittelbaren Beamten verwandt ist, erkennt die Reichsverfassung in A. 10 Z. 3 an, wenn sie schlechthin von den Beamten öffentlicher Körperschaften spricht. Die Unterscheidung hat für das preußische Recht heute eine andere Bedeutung wie zur Zeit des A. L. R.[12]). Verfasser lehnt jedenfalls den Begriff des mittelbaren Reichsbeamten für die unter III am Anfang genannten Beamten ab, weil die wissenschaftlich-übliche Bezeichnung „mittelbarer Reichsbeamter" die Beamten des § 1 S. 2 R. Bea. G. erfaßt.

§ 10. Der Beamte des preußischen Rechts.

Das Beamtenrecht des preußischen Staates ist von der Einteilung in unmittelbare und mittelbare Beamte beherrscht. Die Unterscheidung geht auf das allgemeine Landrecht zurück. In § 69 II 10 ist im Anschluß an § 68 bestimmt, daß „dergleichen Beamte" (d. h. solche, die nicht zum Militärstande gehören) „entweder in unmittelbaren Diensten des Staates oder gewisser demselben untergeordneter Kollegien, Korporationen und Gemeinden stehen". Zur Zeit der Schaffung des Allgemeinen Landrechtes bedeutete die Mittelbarkeit der Beamten eine Verschiedenheit der Anstellenden. Inhaltlich waren die Dienstverhältnisse beider Arten nicht verschieden. Der absolute Staat führte ausschließlich die Verwaltung. Seit der Reform

[11]) Die Rechtsnatur der Beamten der Kolonialgesellschaften kann nicht berücksichtigt werden. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang § 57 des Kolonialbeamtengesetzes vom 8. Juli 1910 (R. G. Bl. S. 881). Er spricht von den Beamten öffentlich-rechtlicher Verbände in den Schutzgebieten.

[12]) s. § 10.

der preußischen Verwaltung im 19. Jahrhundert ist hierin ein Wandel eingetreten. Der Begriff der Selbstverwaltung charakterisiert die neue Auffassung. Die Frage der Selbstverwaltung, die Unterscheidung zwischen politischer und rechtlicher Selbstverwaltung wird hier nicht behandelt. Selbstverwaltung in dem hier gebrauchten Sinne bedeutet die Führung staatlicher Aufgaben durch selbständige Verbände. Diese sind dem Staate eingegliedert und seiner Aufsicht unterworfen[1]). Zu dem Staate stehen die Beamten der Selbstverwaltungskörper in keinem Rechtsverhältnis. Inhaltlich ist ihr Dienstverhältnis von dem der unmittelbaren Staatsbeamten verschieden. Sie führen Aufgaben aus, die ihrem Dienstherrn, dem Selbstverwaltungskörper, selbständig obliegen. Von den Fällen, in denen Aufgaben aus der Zuständigkeit des Staates geführt werden, z. B. die der Polizei, wird hier abgesehen. Der verschiedene Inhalt des mittelbaren Staatsdienstes des Allgemeinen Landrechtes und der des Dienstes der heutigen Körperschaften des öffentlichen Rechtes, dort ein formeller, hier ein materielle Unterschied, zeigt die Verschiedenheit des Begriffes und seine Ungenauigkeit. Die Mittelbarkeit des preußischen Beamten beruht auf der Eingliederung des Selbstverwaltungskörpers in den Staatsverband. Weil dieser als Mittler Staatsaufgaben führt, spricht man von seinen Beamten als mittelbaren Staatsbeamten[2]). Die Merkmale des heutigen Begriffs des mittelbaren Staatsbeamten sind im Gegensatz zum A. L. R.:

1. Sie stehen im Dienstverhältnis zu einem Selbstverwaltungskörper.

2. Ihre Aufgaben sind Aufgaben des Selbstverwaltungskörpers, die diesem als eigene zugewiesen sind[3]).

Die Richtigkeit der hier vertretenen Ansicht zeigt die Ausgestaltung der Beziehungen zum Staate. Die mittelbaren Staatsbeamten stehen nicht in seinen Diensten. Der Staat hat keine Dienstaufsicht über sie. Die rechtlichen Beziehungen zwischen ihnen und dem Staate sind in der Staatsaufsicht über die Selbstverwaltungskörper einbegriffen und erschöpft.

In der Art des Verhältnisses zum Staate liegt der Unterschied zu dem mittelbaren Reichsbeamten. Der mittelbare Reichs-

---

[1]) Meyer-Anschütz S. 385/86.

[2]) Friedrichs S. 545 Hatschek V R S. 309 Rönne-Zorn I, S. 422/23.

[3]) Im Schrifttum wird die Einteilung zum Teil bereits verworfen, s. Otto Mayer II (2) S. 724, Anm. 37/41. Anschütz preuß. Verf. Urkunde S. 425 Fleiner S. 103. Meyer-Anschütz S. 571, Anm. a. I, 578. Preuß. S. 118/119. Zschirnt S. 57/58.

beamte steht in einem über die Aufsicht hinausgehenden Verhältnis, in einem Dienstverhältnis zum Reiche. Der mittelbare Beamte des preußischen Rechtes steht zum Staate in keinem Dienstverhältnis.

§ 11. Der Reichsbahnbeamte.

Der Generaldirektor ernennt die Reichsbahnbeamten. § 23 Abs. 3 R. B. G. und § 6 Abs. 1. Perso I. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist die Dienstherrin. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist juristische Person des öffentlichen Rechts. Sie ist zur Tragung und Tilgung eines Teiles der Reparationslasten geschaffen. Die Aufbringung und die Abführung der Geldbeträge an den Reparationsagenten ist Verwaltungsaufgabe. Sie führt ein Stück öffentlicher Verwaltung. Neben diese Verwaltungstätigkeit tritt der ihr übertragene Betrieb der Reichsbahn als weitere Tätigkeit. Beide Tätigkeiten geschehen wie jede öffentliche Verwaltung in öffentlichem Interesse. § 2 R. B. G. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft erfüllt die oben in § 1 Z. 5 S. 6 aufgestellten Voraussetzungen. Sie ist fähig, Trägerin öffentlich-rechtlicher Dienstverhältnisse zu sein. Reichsbahnbeamter ist die Person, die zu der Deutschen Reichsbahngesellschaft in einem öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnis steht. (Vergl. § 1 Abs. 1 R. B. P. G. und § 1 Abs. 2 Perso I Z. a. u. b.)

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft steht unter der Aufsicht des Reiches. Die nähere Regelung enthalten die §§ 30 ff. R. B. G. Sie ist dem Reiche zur Durchführung der ihr übertragenen Verwaltungsaufgaben verpflichtet. Hiermit ist das Rechtsverhältnis zum Reiche erschöpft. Die Reichsbahnbeamten sind Beamte der Deutschen Reichsbahngesellschaft; zu dem Reiche stehen sie in keinem Rechtsverhältnis. Sie sind keine unmittelbaren Reichsbeamten. Das oben für die mittelbaren Reichsbeamten gegebene Merkmal eines Rechtsverhältnisses, das über die Aufsicht hinausgeht, trifft für sie ebenfalls nicht zu. Sie sind keine mittelbaren Reichsbeamten im hergebrachten begrifflichen Sinne. Die Reichsbahngesellschaft ist in die Verwaltung des Reiches eingegliedert. Sie ist Körperschaft des öffentlichen Rechts. Sie steht zu dem Reiche in einem ähnlichen Verhältnisse wie früher die Kommunalverbände im Auslande. Ihr Rechtsverhältnis zum Deutschen Reich ist das gleiche wie das der Körperschaften des öffentlichen Rechts in Preußen zum Staate. Die Reichsbahnbeamten stehen

begrifflich den Beamten der preußischen Körperschaften gleich. Will man die Bezeichnung mittelbare Staatsbeamte festhalten, so sind sie mittelbare Beamte im Sinne des preußischen Rechts. Mit der oben § 9 II erwähnten Ausnahme war diese Art von Reichsbeamten dem Reichsrechte fremd. Die jetzt übliche Bezeichnung der Reichsbahnbeamten als mittelbare Reichsbeamte ist abzulehnen, denn die Mittelbarkeit der Reichsbeamten des früheren Rechts war grundverschieden von der der Reichsbahnbeamten. Die Reichsverfassung gibt die allgemeine Bezeichnung „Beamte öffentlicher Körperschaften". Diese genügt. Die weitere Einteilung in mittelbare Reichsbeamte ist geeignet, unrichtige Vorstellungen hervorzurufen.

II. In der Rechtsprechung und im Schrifttum ist die Unterordnung der Reichsbahnbeamten unter die mittelbaren Reichsbeamten herrschend. So Sarter-Kittel S. 160/161, Friedrichs S. 546, Polomski S. 59, Blüher Z. d. V. d. E. 1926 S. 96, Richhardt S. 70, Stieler Grundfragen S. 49. Das Reichsgericht bezeichnet sie in der grundlegenden Entscheidung vom 19. März 1926 als mittelbare Reichsbeamte[1]). Ebenso das bayerische Oberste Landesgericht[2]). und der Verwaltungsgerichtshof Braunschweig[3]) [4]). Gegen diese Unterordnung haben sich Witte[5]) und Reindl[6]) ausgesprochen. Weniger folgerichtig ist die Stellungnahme Hausteins[7]).

III. Die Beamteneigenschaft der Reichsbahnbeamten wird im Schrifttum fast einstimmig angenommen. Das Ziel der Arbeit war die rechtliche Begründung der herrschend angenommenen Beamteneigenschaft. Sie beruht in der Rechtsnatur der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Abzulehnen ist die Ansicht einer Uebertragung der Fähigkeit, öffentlich-rechtliche Dienstverhältnisse zu begründen. Dieser Ansicht sind Reindl[8]) und das Reichsgericht in dem Urteil vom 19. März 1926[9]). Diese Fähigkeit ist nur dem Staate und den ihm untergeordneten öffentlich-rechtlichen Gebilden eigentümlich. Homberger spricht im Arch. f. Eisenbahn-

---

[1]) Z. d. V. d. E. 1926, S. 466.
[2]) Jur. W. 1926, S. 1458.
[3]) D. J. Z. 1925, Nr. 21.
[4]) Ebenso das Kammergericht in dem Urteil vom 27. III. 1926. Juristische Rundschau 1926, Heft 13/14. Beilage Sp. 1086/87.
[5]) Die Reichsbahn 1925, Nr. 21.
[6]) Z. d. V. d. E. 1925, S. 272.
[7]) Arch. d. ö Rechts 50, S. 123 und Z. d. V. d. E. 1925, S. 1142.
[8]) Jahrbuch f. Eisenbahnwesen 1925/26, S. 22.
[9]) Z. d. V. d. E. 1926, S. 463.

wesen, S. 19 von einem beamtenähnlichen Verhältnis. Entschieden ist die Auffassung Hüfners abzulehnen. In der verkehrsrechtlichen Rundschau 1925 Nr. 3 S. 159 bezeichnet er den Reichsbahnbeamten als einen „privat- und öffentlich-rechtlichen Beamten in einer Person". Der Reichsbahnbeamte ist Beamter oder er ist es nicht. Diese „Zwei-Seelentheorie" S. 161 trägt nicht zur Lösung der Rechtsfrage bei. Auf Grund seiner Auffassung von der Reichsbahngesellschaft neigt Hüfner S. 160 dazu, in den Reichsbahnbeamten Angestellte zu sehen.

Potthoff kommt in der erwähnten Schrift S. 9 zu dem Ergebnis, daß die Reichsbahnbeamten den Namen und die Anstellungsbedingungen mit den Reichsbeamten gemein haben; in ihrem Wesen seien sie keine Beamte. Potthoff führt politische und gewerkschaftliche Gründe für seine Ansicht an. Diese Art der Behandlung ist möglich, und dankbar. Die rechtliche Erfassung jedoch hat von dem heute geltenden Beamtenbegriff auszugehen. Die Erwägungen Potthoffs sind gesetzespolitisch nicht rechtlich.

§ 12. Rechtsquellen.

I. Der Reichsbahnbeamte steht zum Deutschen Reiche in keinem Dienstverhältnis. Die Voraussetzung des § 1 R. Bea. G. fehlen. Das Reichsbeamtengesetz findet daher auf die Reichsbahnbeamten keine Anwendung. Trotzdem kommt es als Rechtsquelle in Betracht. Es ist dies auf Grund ausdrücklicher Verweisung der Fall. Aus dieser Verweisung folgt die grundsätzliche Nichtgeltung im Uebrigen. Nach § 23 Abs. 2. R. B. G. ist die Dienststrafrecht der Reichsbeamten auf die Reichsbahnbeamten sinngemäß anzuwenden. Auf die Verfolgung vermögensrechtlicher Ansprüche sind nach § 8 R. B. P. G. die §§ 149 ff. R. Bea. G. sinngemäß anzuwenden.

II. Das Recht der Reichsbahnbeamten ist in verschiedenen Gesetzen geregelt. Die Grundlage, auf der die „Rechts- und Dienstverhältnisse" (§ 19 Abs. 1 R. B. G.) aufgebaut sind, ist das Reichsbahngesetz. In den §§ 19/26 R. B. G. ist der Inhalt des Reichsbahnbeamtenrechts in den Grundrissen festgelegt. Dies ist von doppelter Bedeutung:

1. In dem Londoner Schlußprotokoll verpflichtete sich die Deutsche Regierung, das Reichsbahngesetz zu erlassen. Der Inhalt wurde von dem Organisationskomitee festgelegt und war damit völkerrechtlich bestimmt. Bei Erlaß des Gesetzes war das Deutsche Reich formell frei. Das Reichsbahngesetz ist ein deutsches Gesetz. Dies darf jedoch nicht über die Bindung täuschen. Aus der völkerrechtlichen Gebundenheit ergibt sich die notwendige Mit-

wirkung der Vertragsgegner des Londoner Schlußprotokolls zu einer inhaltlichen Aenderung.

2. Die §§ 19/26 R. B. G. enthalten den Mindestinhalt des Reichsbahnbeamtenrechts. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist bei der Ausgestaltung der Rechts- und Dienstverhältnisse an sie gebunden. §§ 19 Abs. 1, 22 R. B. G. sprechen von der Beachtung der Bestimmungen dieses Gesetzes.

III. Die Satzung der Deutschen Reichsbahngesellschaft enthält in § 15 Vorschriften über die zur Ausgestaltung des Personalrechts zuständigen Stellen.

IV. Das Reichsbahnpersonalgesetz gibt zu den Bestimmungen des Reichsbahngesetzes nähere Ausführungen. § 19 Abs. 3 R. B. G. Sarter-Kittel S. 23 bezeichnen es treffend als ein Aufführungsgesetz. Sein Inhalt wurde nicht von dem Organisationskomitee festgelegt; es unterliegt nicht der völkerrechtlichen Bindung des Reichsbahngesetzes. Das Reich ist daher zu einer Aenderung berechtigt. Eine grundlegende Aenderung der Rechtsverhältnisse ist auf diesem Wege nicht möglich, denn nach § 19 Abs. 3 R. B. G. ist das Reichbahngesetz der Rahmen, der gewahrt bleiben muß. Von Bedeutung wird dies bei einer Aenderung des Rechtes auf dem Gebiete des Arbeits- Fürsorge- und Versicherungsrechts § 19 Abs. 2 R. B. G. In diesem Falle kommt eine Aenderung des Reichsbahnpersonalgesetzes in Frage. Sarter-Kittel S. 26 folgern dies aus einer erweiternden Auslegung des Wortes „bisherige" in § 19 Abs. 2. Dies Ergebnis folgt bereits aus der Unterwerfung der Reichsbahngesellschaft unter das deutsche Recht. Die Reichsverfassung gibt in A. 10 Z. 3 dem Reich die Grundsatzkompetenz zur Regelung des Beamtenrechts öffentlicher Körperschaften. A. 128 Abs. 3[1]) verpflichtet das Reich zum Gebrauchmachen. Für die Deutsche Reichsbahngesellschaft gilt jedoch die Besonderheit, daß eine Aenderung auf diesem Wege dem Reichsbahngesetz nicht widersprechen darf. (§ 19 Abs. 2 R. B. G.) Die Bedeutung der Reichsbahngesellschaft für den Reparationsdienst kommt auch in der Ausgestaltung des Personalrechts zum Ausdruck.

V. Eine zusammenfassende Regelung des Reichsbahnbeamtenrechts enthält die Personalordnung der Deutschen Reichsgesellschaft. Im Folgenden wird die im Dienstgebrauch übliche Abkürzung „Perso"[2]) gebraucht. Sie ist am 10 Dezember 1924

[1]) Anschütz, R. V. S. 337, Anm. 6.

[2]) Diese Abkürzung ist unschön; es wäre wissenschaftlicher die Abkürzung Pers. O zu gebrauchen.

erlassen. (Reichsministerialbl. 1925 S. 98). In Kraft trat sie am 1. Januar 1925. Sie ist mehrfach geändert und ergänzt worden. Sie zerfällt in zwei Teile. In Teil I sind die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten der Besoldungsgruppe I bis IX geregelt. (§ 1 in Verbindung mit § 10 Perso I), in Teil II sind die Vorschriften für die oberen Beamten enthalten. (§ 1 Perso II mit der Anlage zu Perso II.) Mit wenigen Ausnahmen findet die Perso I auf diese Beamten sinngemäße Anwendung. § 2 Perso II.

Potthoff S. 20 und in der Ztsch. f. Arbeitsrecht vergleicht sie mit der Betriebsordnung des § 134 a der Gewerbeordnung. Diese Auffassung folgt aus der von ihm vertretenen Ansicht über die Reichsbahngesellschaft.

In den §§ 19 Abs. 1 u. 4, 22 R.B.G. und § 5 Abs. 3, 7 u. 13 R.B.P.G. ist der Erlaß der Perso vorgesehen.

Sie ist kein Gesetz des Reiches. Sie ist eine autonome Satzung und enthält Rechtsnormen zur Regelung der Rechts- und Dienstverhältnisse der Bediensteten. Das R.B.G. und das R.B.P.G. enthalten den Mindestinhalt der Perso. Innerhalb dieses Rahmens ist die Gesellschaft frei. Dieser Mindestinhalt, „die Zwangsrichtlinien" (Roser S. 12), ist in § 22 R.B.G. enthalten. Die Ausgestaltung des Personalrechts erfolgt in Anlehnung an das Reichsbeamtenrecht..

VI. Als weitere Rechtsquellen sind die allgemein geltenden Gesetze und Verordnungen auf dem Gebiete des Arbeits-, Fürsorge- und Versicherungsrechts zu nennen —, § 19 Abs. 2 R.G.B. In Ausführung dieser Vorschrift bestimmt § 9 R.B.P.G. die sinngemäße Anwendung des Unfallfürsorge gesetzes vom 18. Juni 1901.

VII. Eine wichtige Rechtsquelle ist schließlich die Reichsverfassung. Ihre beamtenrechtlichen Vorschriften werden im folgenden Paragraphen für das Recht der Reichsbahnbeamten herangezogen werden.

§ 13. Der Reichsbahnbeamte und die Reichsverfassung.

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist eine Körperschaft des öffentlichen Rechts. Ein Teil ihrer Bediensteten besteht aus Beamten. Auf diese finden die beamtenrechtlichen Vorschriften der Reichsverfassung Anwendung. Dem widerspricht nicht, daß das Reichsbahngesetz als Verfassungsänderung behandelt und beschlossen wurde. Die von Hüfner, Verk. Rdsch. 1925 Nr. 2 S. 161, geäußerte Ansicht, daß Art. 129 Abs. 1 Satz 3 und Art. 130

R. V. für die neuangestellten Reichsbahnbeamten keine Geltung habe, ist unrichtig. Diese sog. Verfassungsänderung ist keine Aenderung. Sie bedeutet nur eine einmalige Abweichung von dem in Art. 129 ausgesprochenen Grundsatze. Dieser selbst bleibt bestehen. Solche einmalige Abweichung von einem Satz der Reichsverfassung unter allgemeiner Weitergeltung im übrigen ist eine Verfassungsdurchbrechung[1]).

1. Nach Art. 10 Z. 3 R. V. steht dem Reiche die Grundsatzzuständigkeit für das Beamtenrecht der öffentlichen Körperschaften zu. Durch Ausübung dieser Kompetenz ist eine Beeinflussung des Reichsbahnbeamtenrechts durch das Reich möglich[2]).

2. Der in Art. 16 R. V. ausgesprochene landsmannschaftliche Charakter der Beamten hat für die Reichsbahnbeamten in § 21 R. B. G. eine etwas verschiedene Fassung gefunden. Die Wiederholung war nötig, da die Reichsbahnbeamten keine unmittelbare Reichsverwaltung führen.

3. Entsprechend dem Art. 29 R. V. bedürfen nach § 13 Z. 5 Perso Abs. 1 die Reichsbahnbeamten zur Ausübung eines Reichs- oder Landtagsmandates keinen Urlaub. Im Schrifttum ist es streitig, ob die Dienstbezüge weiter zu gewähren sind. Roser S. 65 lehnt den Weiterbezug ab. Er folgert dies aus dem Fehlen einer Vorschrift, die dem § 14 Abs. 2 R. Bea. G. entspricht. Aus der Fortdauer des Dienstverhältnisses schließt dagegen Hermann S. 109 die Weitergewährung. Diese Ansicht ist richtig. Dies folgt aus § 13 Z. 4 Perso I. Danach verliert der Reichsbahnbeamte seine Dienstbezüge bei einer unerlaubten Entfernung. Die Entfernung zur Ausübung eines Parlamentsmandates ist aber nicht unerlaubt. Der Reichsbahnbeamte hat in diesem Falle einen Anspruch auf Fortgewährung der Dienstbezüge.

4. Dem Reichsbahnbeamten steht das in Art. 126 R. V. geregelte Petitionsrecht zu. Dies Recht hat für ihn eine geringere Bedeutung als für die Reichsbeamten. Dies folgt aus dem Verhältnis zwischen dem Reich und der Deutschen Reichsbahngesellschaft. Nach dem Reichsbahngesetz hat das Reich kein Aufsichtsrecht über Personalangelegenheiten. Die Reichsbahn-

---

[1]) Dieser Begriff und seine Bedeutung neben der Verfassungsänderung ist noch wenig geklärt. s. v. Dohna, Verhandl. des 33. Deutschen Jur.-Tages Jur. W. 1924, S. 1809. Jacobi, Veröffentl. d. Staatsrechtlehrer, Heft I, S. 109. Bilfinger, Verfassungs-Umgehung, Arch. d. ö. Rechts, 11. Bd. 2. Heft, S. 163/191.

[2]) Näheres s. oben § 12 IV.

gesellschaft ist daher weder dem Reichstag noch der Reichsregierung zu einer Auskunft zwecks Erledigung der Petitionen verpflichtet[3]).

5. Die Weitergeltung des Art. 129 ist eingangs bereits betont.

6. Art. 130 Abs. 1 hat für die Reichsbahnbeamten eine besondere Bedeutung. Die Aufgabe der Reichsbahngesellschaft, Erfüllung der Reparationslast, ist Dienst an der Gesamtheit. Die zur Durchführung berufenen Beamten sind in besonderem Maße Diener der Gesamtheit. § 23 Abs. 1 R.B.G. macht ihnen die Wahrung des öffentlichen Interesses und des der Reichsbahngesellschaft zur Pflicht. Beide sind keine Gegensätze. Die im Schrifttum teilweise erhobenen Bedenken[4]) sind gegenstandslos.

7. § 6 R.B.P.G. wiederholt die in Art. 130 Abs. 2 und 3 ausgesprochene Gewährung der Beamtenvertretungen. Entsprechend der gesetzlichen Regelung der Reichsbeamten erfolgt die der Reichsbahnbeamten. Ein besonderes Beamtenvertretungsgesetz ist noch nicht ergangen. Nach § 18 Z. 1 S. 2 Perso I bleibt daher die bisherige reichsgesetzliche Regelung in Kraft. Sie ist in dem Beamtenräteerlaß (B.R.E.) vom 7. Mai 1921 enthalten.

Für die Reichsbahnbeamten ist dieser Erlaß in neuer Fassung am 22. Dezember 1924 bekannt gemacht worden, in Kraft ist er seit dem 1. Januar 1925. (§ 65 B.R.E.) Die Beamtenvertretung ist dreistufig aufgebaut. Sie gliedert sich in:

1. den Beamtenrat bei den einzelnen Reichsbahnstellen,
2. den Bezirksbeamtenrat bei den Reichsbahndirektionen,
3. den Hauptbeamtenrat bei der Hauptverwaltung in Berlin.

Die Voraussetzungen der Errichtung des Beamtenrates sind dem Betriebsrätegesetz angelehnt; vergl. §§ 5, 6 B.R.E.

Die Aufgabe der Beamtenvertretung ist die Mitarbeit an den Gesellschaftsaufgaben. §§ 42—48 B.R.E. Sie besteht in der Mitwirkung bei sachlichen Fragen, § 42, in der Vermittlung und Mitwirkung bei Personalfragen, §§ 42 Z. 3—5,

---

[3]) s. Roser S. 21, Fromm S. 296. Zur Aufsicht: Kittel, Reichsbahn 1926, Nr. 3. Die Verhdl. d. Reichstags III. Wahlp., Bd. 388, 155. Sitzung S. 5329, 5349 u. Drucks. 980. Siehe über das allg. Verhältnis der Gesellschaft zum Reich die wenig erfreulichen Verhandlungen in der 155., 160./61./62. Sitzung und die Drucksachen 309, 348, 1812, 1832.

[4]) Hüfner, Verk. Rdsch. 1925, Nr. 2, S. 161.

43. Diese Mitarbeit ist auf Verhandlungen beschränkt. Im Falle der Beendigung oder der Veränderung von Dienstverhältnissen ist sie auf ein Anhören begrenzt. § 44. Die Mitglieder des Beamtenrates erleiden durch ihre Tätigkeit keine vermögensrechtlichen und dienstlichen Nachteile. §§ 32 Abs. 1, 60 Abs. 2 und 3, 61 B. R. E.

Die Reichsbahnbeamten haben das Recht der Vereinigung. Art. 130 Abs. 2 R. V. Die Reichsbahnbeamtenschaft ist nach dem Stande vom September 1926 wie folgt organisiert:

Gewerkschaft	Groß-Organisation	Spitze
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands. D. E. V.	Allgemeiner Deutscher Beamtenbund A. D. B.	Zusammengefaßt mit dem allgemeinen Deutschen Gewerkschaftsbund und dem allgemeinen freien Angestelltenbund in der „Organisatorischen Gemeinschaft der freigewerkschaftlichen Verbandsgruppen“
Allgemeiner Eisenbahnerverband A. E. V. (fast nur Arbeiter)	Gewerkschaftsring Deutscher Arbeiter-, Angestellten- und Beamtenverbände	
Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner G. D. E.	Deutscher Gewerkschaftsbund	Am 8. Oktober 1926 mit dem Deutschen Beamtenbund vereinigt
Zentralgewerkschaftsbund Deutscher Reichsbeamten und Anwärter Z. G. D. R.	Deutscher Beamtenbund	
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer G. D. L.	—	—
Verein der administrativen Reichsbahnbeamten Verein der sachlich vorgebildeten Reichsbahnbeamten	Reichsbund der höheren Beamten	
Reichsvereinigung der höheren technischen Eisenbahnbeamten	Berufsverband der höheren technischen Beamten	

8. Aus den Art. 130 und 159 R. V. folgt nicht das „Recht zum Streik“. Diese Ablehnung für den Beamten ist herrschend. Es genügt ein Hinweis auf das bei Wolfstieg

S. 86 Anm. 1 mitgeteilte umfangreiche Schrifttum. Weiter haben sich ablehnend geäußert: Hatschek[5]), Kaskel[6]), Anschütz[7]) und das Reichsgericht[8]) erneut in der Entscheidung vom 17. März 1925. —

Für das Reichsbahnbeamtenrecht ist die Ablehnung von Roser[9]), Hermann[10]), Reindl[11]) und Roth[12]) betont worden. Diesen Ausführungen ist nichts hinzuzufügen.

§ 14 Die Anstellung.

I) In dem Schlußteile der Arbeit wird auf das geltende Reichsbahnbeamtenrecht eingegangen. In einem sehr knappen Abriß wird es dargestellt. Es ist nicht das Ziel, die Rechtslage erschöpfend zu behandeln. Diese Aufgabe bleibt den Kommentaren und Lehrbüchern zum Reichsbahnbeamtenrecht überlassen[1]).

II. Die Reichsbahnbeamten zerfallen in zwei Gruppen: § 1 Abs. 2, Perso I. Die Rechtsstellung beider ist verschieden.

1. Bei der Uebernahme des Betriebes durch die Deutsche Reichsbahngesellschaft mußte über die Rechtslage der Beamten des Unternehmens Deutsche Reichsbahn eine Entscheidung getroffen werden. Das Reichsbahngesetz bestimmte in § 20 Abs. 1 ihren Uebergang in den Dienst der Reichsbahngesellschaft. Sie wurden Reichsbahnbeamte kraft Gesetzes. Die Zustimmung der Beamten zu dem Wechsel des Dienstherrn wurde nicht eingeholt. Der gesetzlich vollzogene Uebergang des Beamtenverhältnisses von der rechtsfähigen öffentlichen Anstalt Deutsche Reichsbahn auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft war ein Eingriff in die wohlerworbenen Rechte der Beamten. Er widerspricht den Grundsätzen des Beamtenrechts. Zu einem Wechsel des Dienstherrn ist die Zustimmung des Dienstverpflichteten notwendig[2]). Ob man von einer gesetzlichen Uebertragung der Beamtenverhältnisse oder von einer Neubegründung[3]) spricht,

[5]) Deutsches und Preußisches Staatsrecht, Bd. 1, S. 197.
[6]) Arbeitsrecht, S. 323, IV.
[7]) R. V., S. 413/14.
[8]) R. G. Sr. Bd. 59, S. 151.
[9]) S. 50
[10]) S. 96.
[11]) Reichsbahnbeamtenrecht, S. 43.
[12]) S. 44, Anm. 10.

[1]) Vergl. die Abhandlungen von Witte, Reindl, und vor allen Richhardt. Die Kommentare von Roser, Roth und Hermann.
[2]) Otto Mayer, II (3) S. 137, § 42.
[3]) Otto Mayer, II (3) S. 137, § 42.

ist praktisch unbeachtlich. In jedem Falle sind den Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes die vermögensrechtlichen Ansprüche an Diensteinkommen, Wartegeld, Ruhegehalt und Hinterbliebenenversorgung, die Fortgewährung des Diensteinkommens bei Krankheit und Erholungsurlaub gewährleistet. § 20 Abs. 1 R. B. G.

Eine besondere Erwähnung verdienen die Beamten des § 20 Abs. 2 R. B. G. Sie standen bei der Uebernahme des Betriebes am 11. Oktober 1924 nicht im Dienste des Unternehmens Deutsche Reichsbahn. Der Grund war die Abgabe an fremde Eisenbahnverwaltungen. Z. B. im Saargebiet, Danzig[4]). Sie hatten ein Rücktrittsrecht in den Dienst der Reichsbahn. Durch dessen Ausübung werden sie nunmehr Reichsbahnbeamte kraft Gesetzes. Die Wahrung der wohlerworbenen Rechte in § 20 Abs. 1 R. B. G. gilt auch für sie.

2. Neben die Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes treten die von der Gesellschaft angestellten Beamten. Sie sind heute gering. In der Zukunft werden sie den eigentlichen Typus des Reichsbahnbeamten bilden. Ihre Rechtslage ist teilweise von der der Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes verschieden. Diese Verschiedenheit beruht aber nicht auf einer Verschiedenheit der Beamteneigenschaft. Diese ist bei beiden gleich. Sie beruht nur auf der Gewährleistung der wohlerworbenen Rechte in § 20 Abs. 1 R. B. G. für die Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes. Die Fähigkeit der Reichsbahngesellschaft, Trägerin eines öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses zu sein, ist dargelegt worden. Sie ist in den §§ 1, 2 R. B. P. G. ausgesprochen. Die Anstellung erfolgt durch den Generaldirektor. § 6 Abs. 1 Perso I. Die oberen Beamten werden nach § 3 Perso II von dem Verwaltungsrate ernannt. Die Ernennung der Direktoren ist außerdem von dem Reichspräsidenten zu bestätigen, § 19 Abs. 4 der Satzung. Zur Wirksamkeit der Anstellung ist die Aushändigung einer Anstellungsurkunde erforderlich. Erst mit diesem Akte tritt der Anzustellende in das Beamtenverhältnis ein. Sie hat also rechtsbegründende Wirkung; vergl. § 6 Abs. 1 Satz 2 Perso I. Die Vorschrift entspricht dem § 4 Abs. 1 R. Bea. G. Die im Schrifttum und in der Rechtsprechung bestrittene Frage nach der Rechtsnatur der Anstellung ist mehr terminologisch als praktisch. Wie oben

[4]) s. Begründung zu § 20 R. B. G. S. 24.

unter § 1 Z. 2 dargelegt worden ist, ist die Anstellung als Verwaltungsakt auf Unterwerfung aufzufassen.

Die Anstellung des Reichsbahnbeamten erfolgt grundsätzlich auf Lebenszeit. Vergl. § 2 R.B.P.G. und § 6 Abs. 2 Perso I. Daneben gibt es eine Anstellung auf jederzeitigen Widerruf und auf Kündigung. Diese Art der Anstellung ist ausdrücklich zu erwähnen[5]).

Der Reichsbahnbeamte ist vor oder nach seinem Dienstantritt zu vereidigen, § 5 Perso I. Die Eidesformel lautet:

„Ich schwöre Treue der Reichsverfassung, Gehorsam den Gesetzen und gewissenhafte Erfüllung meiner Dienstpflichten."

Die Eidesformel ist der in der V.O. vom 14. August 1919 (R.G.Bl. S. 1419) Art. 1 vorgeschriebenen Fassung angepaßt. Nach Art. 176 R.V. haben alle öffentlichen Beamten den Eid auf die Reichsverfassung zu leisten. Die Notwendigkeit der Vereidigung des Reichsbahnbeamten ergibt sich bereits aus dieser Vorschrift. Eine Vereidigung nach § 5 Perso I kommt für die Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes nicht mehr in Frage. Sie sind bereits als Reichs-, unter Umständen als Staatsbeamte vereidigt worden[6]). § 5 Perso I ist nur für die von der Gesellschaft angestellten Beamten bedeutsam. Die Bedeutung der Vereidigung ist für den Reichsbahnbeamten von der für den Reichsbeamten verschieden:

1. Die Nichtleistung durch den Reichsbeamten bewirkt die Nichtigkeit des Dienstverhältnisses zum Reiche. § 3 Abs. 2 R.Bea.G. (R.G.Bl. 1922 S. 590). Da das Reichsbeamtengesetz auf den Reichsbahnbeamten nicht mehr angewandt wird, so erfolgt aus der Nichtleistung durch den Reichsbahnbeamten nicht die Nichtigkeit des Dienstverhältnisses. Eine Nichtleistung hat nur dienststrafrechtliche Folgen.

2. Nach § 45 Abs. 1 R.Bea.G. läuft die Dienstzeit des Reichsbeamten von dem Tage der Vereidigung ab. Dies ist bedeutsam für die Berechnung des Ruhegehaltes. § 22 Abs. 1 Perso I ergibt für den Reichsbahnbeamten eine andere Berechnung. Er erhält nach zehnjähriger Beamteneigenschaft Ruhegehalt. § 22 Abs. 1 Perso I. Beamter wird er durch die An-

---

[5]) Die Vorschriften über die Anstellung auf Kündigung sind seit Erlaß der Personalordnung oft geändert worden. Die jetzt geltende Fassung des § 6 Perso stammt vom 18. Dezember 1926. Auf Einzelheiten wird hier verzichtet.

[6]) s. Richtlinien zur Perso v. 10. Dez. 1924. Z. 1. Reichsbahn 1924 Nr. 5, S. 11.

stellung, nicht durch die Vereidigung[7]). Die Berechnung des § 45 Abs. 1 R. Bea. G. gilt dagegen für die Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes.

§ 15. Die Pflichten.

I. Das Dienstverhältnis der Beamten wird mit dem Lehnverhältnisse des Mittelalters in Vergleich gestellt[1]). Das Gemeinsame ist die Verpflichtung zur Treue. Sie ist die Grundlage, auf der das Rechtsverhältnis des Beamten aufgebaut ist. Die Treupflicht ist der sittliche Inhalt des Dienstverhältnisses[2]). Eine besondere Rechtspflicht neben den anderen Pflichten ist sie nicht. Sie ist mehr. Die herrschende Meinung[3]) ordnet sie den anderen Pflichten gleich.

Die Reichsbahngesellschaft besitzt die Fähigkeit, öffentlichrechtliche Dienstverhältnisse zu begründen. Zur Durchführung ihrer Aufgaben ist es notwendig, daß ihr eine Reihe von Bediensteten zur Verfügung steht, die durch ein besonderes Treuverhältnis gebunden sind. Wie in jedem Beamtenverhältnisse ist die Treue die Grundlage des Reichsbahnbeamtendienstes. Der von dem Reichsbahnbeamten nach § 5 Abs. 1 S. 2 zu leistende Eid bringt dies zum Ausdruck. In § 42 Z. 3 des Beamtenräteerlasses ist treffend die Rede von dem „Vertrauensverhältnis" zwischen der Reichsbahngesellschaft und der Beamtenschaft.

1. Aus dem Dienstverhältnis ist der Beamte zur Arbeitsleistung verpflichtet. Er hat die ihm obliegenden Geschäfte unter Wahrung der Reichsverfassung und gewissenhaft zu erfüllen. § 3 R. B. P. G. und § 8 S. 2 Perso I bringen dies zum Ausdruck. (Vergl. § 10 R. Bea. G.) Die Zufügung des Wortes gewissenhaft bringt die sittliche Grundlage zum Ausdruck.

2. Den Inhalt der Arbeitspflicht gibt § 15 Abs. 1 Z. a) Perso I wieder. Der Beamte hat danach seine volle Arbeitskraft in den Dienst der Gesellschaft zu stellen. Die Arbeitszeit wird durch Dienstvorschriften geregelt. Die Zweiteilung in Beamte des inneren Dienstes und des Betriebs- und Verkehrsdienstes in § 15 Abs. 1 u. 2 Perso I bedeutet hinsichtlich der Arbeitsverpflichtung keinen Unterschied. Sie ist nur infolge „der Eigenart dieser Dienstzweige"[4]) getroffen worden.

---

[7]) A. A, für die Berechnung Roser S. 38 Roth, S. 31.
[1]) Laband I, § 44.
[2]) Otto Mayer III (3), S. 135. Laband I § 47.
[3]) Hatschek, Lehrbuch S. 311, Laband I, § 47. II Z. 1. Wolfstieg S. 77, Zorn I, § 10 A. A. Meyer-Anschütz S. 591. Anm. 1.
[4]) Roser S. 71.

3. Aus der Verpflichtung, die volle Arbeitskraft in den Dienst der Reichsbahngesellschaft zu stellen, ergibt sich das Verbot, einen Nebenerwerb oder eine Nebenbeschäftigung auszuüben. §§ 3 Abs. 3 R.B.P.G., 9 Abs. 1 Perso I. Der Gedanke dieses Verbotes folgt aus dem unter 3. 1 Gesagten. Die Reichsbahngesellschaft als die Herrin des Dienstverhältnisses hat den alleinigen Anspruch auf die volle Arbeitskraft ihrer Beamten. Durch eine nicht genehmigte Nebenbeschäftigung oder durch Nebenerwerb wird er beeinträchtigt. Die Auslegung des § 9 Perso I ist streitig. Zur Auslegung sind der oben wiedergegebene Gedanke des Verbotes und § 16 R.Bea.G. heranzuziehen. § 3 Abs. 3 R.B.P.G. und § 9 Perso I sind sinngemäße Wiederholungen der reichsbeamtenrechtlichen Bestimmungen[5]). Unter der Ausübung eines Nebenerwerbes ist in Anlehnung an das Reichsbeamtenrecht (hier ist die Rede von einem Nebenamt) jede Tätigkeit auf Grund einer Anstellung im Dienste einer juristischen Person des öffentlichen Rechts zu verstehen[6]). Eine Nebenbeschäftigung ist jede andere Tätigkeit in fremdem Dienste. Nach dieser Auslegung ist die von Roser aufgeworfene Frage, ob zu der Uebernahme einer Vormundschaft die Genehmigung der Gesellschaft nötig ist, gegen Roser S. 52 zu bejahen[7]). Roser folgert die Nichtgenehmigung aus Art. 132 R.V. Dieser Artikel ist eine Richtlinie für den Gesetzgeber[8]). Die Uebernahme ehrenamtlicher Tätigkeit richtet sich nach dem Maßstabe der Gesetze. §§ 3 R.B.P.G., 9 Perso I gehen aber als leges speciales den §§ 1784, 1785, 1792 Abs. 4, 1915 B.G.B. vor.

4. Auf dem gleichen Gedanken der vollen Arbeitsleistung für die Gesellschaft beruht das Verbot, Geschenke und Belohnungen anzunehmen. Die Vorschrift des § 15 Abs. 1 R.Bea.G. über die Annahme von Titeln und Orden ist durch Art. 109 Abs. 5 R.V. überflüssig. (§§ 3 R.B.P.G., 9 Abs. 1 S. 1 Perso I.) Völlig ist das Verbot nur aus der sittlichen Grundlage des Dienstverhältnisses zu verstehen. Es widerspricht der Reichsbahnbeamtenstellung, für Dienstgeschäfte Belohnungen anzunehmen; eine Befreiung von dem Verbote ist möglich.

5. Bei der Erfüllung seiner Arbeitspflicht hat der Beamte

---

[5]) Begründung zum R.B.P.G., S. 3.
[6]) Brand Kom. S. 48.
[7]) So für das Reichsbeamtenrecht, Brand S. 48, Meyer-Anschütz S. 597 Anm. 1. für das Reichsbahnbeamtenrecht, Hermann, S. 97.
[8]) Anschütz R.V., S. 348.

das Interesse seiner Dienstherrin zu wahren, §§ 23 Abs. 1 R. B. G., 8 S. 1 Perso I. Wie oben ausgeführt[9]) sind öffentliches Interesse und das Interesse der Reichsbahngesellschaft keine unausgleichbaren Gegensätze.

6. Die Beamtenstellung als Vertrauensstellung bringt eine Schweigepflicht mit sich. § 3 Abs. 2 R. B. P. G., § 9 Z. 2 Perso I, vergl. dazu §§ 11, 12 R. Bea. G. Sie bezieht sich auf Angelegenheiten, deren Geheimhaltung „ihrer Natur nach erforderlich oder vorgeschrieben ist". In Verfolg dieser Schweigepflicht bestimmen § 9 Abs. 2 S. 2 u. 3 Perso I eine Bindung des Beamten im Falle eines außergerichtlichen Sachverständigengutachtens. Auf Grund der Dienstverschwiegenheit finden die §§ 376 Z. P. O., 54 St. P. O. für die Vernehmung als Zeuge und §§ 402, 408 Z. P. O., §§ 72, 76 Abs. 2 St. P. O. für die Tätigkeit als Sachverständiger auch auf die Reichsbahnbeamten Anwendung. Die Schweigepflicht gilt auch für die Reichsbahnbeamten im einstweiligen und im dauernden Ruhestande. Für die Erstattung eines Gutachtens ist die Bindung nicht ausdrücklich vorgeschrieben. Ihre Notwendigkeit folgt jedoch aus dem Treueverhältnis, in dem der Reichsbahnbeamte im Falle der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand noch steht, oder bei der dauernden Versetzung stand[10]).

7. Der Reichsbahnbeamte hat die Pflicht, durch sein Verhalten „in und außerhalb des Dienstes der Achtung, die sein Beruf erfordert, sich würdig zu erweisen". § 8 S. 2 Perso I. Diese dem § 10 R. Bea. G. entnommene Vorschrift läßt die Rechtsnatur des Reichsbahnbeamtendienstes erkennen. Eine derartige Rechtspflicht ist mit einer privatrechtlichen Auffassung des Dienstverhältnisses unvereinbar[11]).

8. Die in den einstweiligen Ruhestand versetzten Beamten trifft als besondere Pflicht die Bereitschaft einer erneuten Dienstübernahme. Abweichend von § 28 R. Bea. G. ist der Reichsbahnbeamte sogar zur Eingehung eines neuen Dienstverhältnisses verpflichtet. Die Bestimmung des § 26 Perso I, wonach er zur Uebernahme eines Reichsamtes verpflichtet ist, gibt rechtlich zu Zweifeln Anlaß. Sie kann dahin ausgelegt werden, daß der Reichsbahnbeamte auch zu dem Reiche in einem Dienstverhältnisse steht. Nur bei dessen Bestehen ist eine Pflicht zur

[9]) s. oben § 13 Z. 6.

[10]) Roser nimmt keine Stellung, Hermann S. 98 läßt die Entscheidung offen.

[11]) Dies gegen Potthoff und Hüfner.

Uebernahme eines Reichsamtes rechtlich begründet. Bei Richtigkeit dieser Ansicht ist der Reichsbahnbeamte noch Reichsbeamter. Seine Stellung ist dann der Stellung der mittelbaren Reichsbeamten im Sinne des § 1 S. 2 R. Bea. G.[12]) ähnlich. Der Reichsbahnbeamte steht aber zu dem Reiche in keinem Rechtsverhältnis. Dies gilt auch für den Reichsbahnbeamten im einstweiligen Ruhestande. Die Bestimmung des § 26 Perso I ist wie folgt auszulegen: Die Fortgewährung des Wartegeldes, nicht auch die Fortdauer des Beamtenverhältnisses, steht unter der auflösenden Bedingung a) des Angebotes eines Gesellschaftsdienstes, b) des Angebotes zur Eingehung eines Dienstverhältnisses zum Reiche. Nach Roser S. 141 und Hermann S. 185 tritt der Verlust des Wartegeldes erst auf Grund einer Verfügung der Gesellschaft ein. M. E. hat sie nur deklaratorische Bedeutung. Die kurze Fassung „Annahme eines Reichsamtes" ist mißverständlich. Sie läßt aber die begriffliche Gleichheit des Reichs- und des Gesellschaftsdienstes erkennen.

9. Die Frage des Beamtenstreiks ist oben behandelt. Zum Schlusse ist noch auf eine in letzter Zeit aufgeworfene Frage hinzuweisen. Es handelt sich um die Verpflichtung des Beamten, Streikbrecherarbeit zu leisten. Diese Frage der Verpflichtung zur Arbeitsleiustng während des Streikes einer Gruppe von Bediensteten ist von der Frage der Streikfreiheit der Beamten verschieden. In dem Urteil vom 17. März 1925[13]) hat das Reichsgericht die Verpflichtung im Falle eines Staatsnotstandes bejaht. Es folgert dies aus § 10 R. Bea. G. Gegen das Reichsgericht haben sich Richter (Jur. W. 1925 S. 182) und Mannheim (Arbeitsrecht 1925 S. 678) ausgesprochen. Richter weist im wesentlichen auf die Anrüchigkeit der Streikbrecherarbeit hin. Mit der Achtung, die der Beamte in der Gesellschaft genießt, sei sie nicht verträglich. Mannheim weist nicht überzeugend auf den Schaden hin, der durch die Streikarbeit den Streikenden zugefügt wird. Da ein Recht zum Streik nicht besteht, kann eine Verletzung dieses Rechtes nicht in Frage kommen. Andere Rechte werden nicht verletzt. Eine Schadenszufügung im Rechtssinne liegt nicht vor. Beachtlich sind seine Ausführungen über das Prüfungsrecht des Beamten und über

---

[12]) s. oben § 9.

[13]) R. G. St. Bd. 59 S. 149. Fischer Z. D. V. d. E. 1924 Nr. 23. Eine grundlegende Erörterung der Frage der Streikarbeit kann hier nicht erfolgen.

die Voraussetzungen eines Staatsnotstandes. Im Anschluß an das Reichsgericht ist die Frage zu bejahen. Es folgt dies aus der unbedingten Hingabe des Beamten an seinen Dienstherrn. Für den Reichsbahnbeamten läßt sich dies Ergebnis aus dem Gesetze belegen. § 15 Z. 1 a Perso I verpflichtet den Beamten, seine volle Arbeitskraft in den Dienst der Gesellschaft zu stellen und die ihm übertragene Arbeit ohne Rücksicht auf die festgesetzte Dienststundenzahl zu erledigen. § 8 Perso I macht ihm die Wahrung des Gesellschafts- und des Allgemeininteresses zur Pflicht. Die Aufbringung der Reparationsleistungen erfordert eine ungestörte Durchführung des Eisenbahnbetriebes. Droht er durch Streik unterbrochen zu werden, so ist der Beamte zur Mitwirkung bei der Verhinderung einer Unterbrechung verpflichtet. In diesem Zusammenhange sei auch auf Art. 130 Abs. 1 R. V. hingewiesen.

II. Die Pflichtverletzung des Reichsbahnbeamten kann in dreifacher Hinsicht bedeutsam werden:

1. Eine Verletzung der Dienstpflicht kann zivilrechtliche Folgen haben. Hierbei ist die Haftung im Innenverhältnis von der im Außenverhältnis scharf zu trennen.

a) Unabhängig von der dienststrafrechtlichen und unter Umständen strafrechtlichen Verantwortung regelt § 32 Perso I die Frage des Schadensersatzes für schuldhafte Pflichtverletzungen gegenüber der Reichsbahngesellschaft. Diese zivilrechtliche Frage ist hier von Bedeutung, soweit Beamte von ihr betroffen werden. Mit einer unten zu besprechenden Sonderregelung fallen ihre Pflichtverletzungen unter § 32 Perso I (arg. aus „Bedienstete" in Verbindung mit § 1 Perso I). Der Regelung des bürgerlichen Rechts folgend ist die Ersatzpflicht an ein schuldhaftes Verhalten geknüpft[14]).

Zwei Fälle der Pflichtverletzung durch Beamte sind in § 31 der Perso unter der Bezeichnung „Verfahren bei Fehlbeträgen" besonders geregelt. Nach § 7 R. B. P. G. und § 31 Perso entspricht die Regelung den §§ 134 ff. R. Bea. G., [15]).

b) Für die Schadenszufügung durch Vertreter der Gesellschaft geben die §§ 89, 31 B. G. B., für die anderen Fälle

---

[14]) Die in § 32 Perso I. vorgesehene Reglung ist in der am 1. Oktober 1926 in Kraft getretenen „Vorschrift über die Heranziehung der Reichsbahnbediensteten zum Schadenersatz (Ersa)" enthalten. Vergl. Reichsbahn 1926, Nr. 33, S. 485.

[15]) Die jetzt geltende Fassung stammt vom 8. Mai 1926 Reichsbahn 1926 Nr. 19 S. 277.

§ 831 B. G. B. die Regelung[16]). Geschieht die Schadenszufügung in Ausübung der öffentlichen Gewalt, so bestimmt jetzt Art. 131 R. V. die Schadensersatzpflicht der Reichsbahngesellschaft. Art. 131 R. V. ist geltendes Recht[17]).

2. Für die strafrechtliche Verantwortung des Reichsbahnbeamten ist es wichtig, ob er Beamter im Sinne des § 359 St. G. B. ist. Schrifttum und Rechtsprechung[18]) bejahen es. Nach Ebermayer S. 1070/71 fällt auch der mittelbare Reichsdienst unter § 359 St. G. B. Dies ist durch die oben dargelegte begriffliche Gleichheit des mittelbaren und unmittelbaren Reichsdienstes berechtigt. Der Reichsbahnbeamte ist jedoch kein mittelbarer Reichsbeamter im alten Sinne. Er steht zu dem Reiche in dem gleichen Verhältnis wie die in § 359 genannten mittelbaren Beamten im Bundesstaatsdienste zu dem Bundesstaate. Der entsprechende mittelbare Reichsdienst ist nicht erwähnt. Die Richtigkeit der unbedenklichen Anwendung des § 359 auf den Reichsbahnbeamten ist aus strafrechtlichen Gründen anzuzweifeln. De lege ferenda ist zu empfehlen, die Reichsbahnbeamten ausdrücklich den Reichsbeamten gleichzustellen[19]), wie dies in letzter Zeit bereits geschieht, s. z. B. § 2 Z. 2 des Einkommensteuergesetzes vom 10. August 1925 (R. G. Bl. I S. 189) und § 12 Abs. 1 Z. 1 des Angestelltenversicherungsgesetzes in Verbindung mit § 10 Abs. 2 Z. II R. B. P. G. Nach der von der Rechtsprechung angewandten Auslegung des § 359 St. G. B. fallen die Delikte der Reichsbahnbeamten unter den 28. Abschnitt, §§ 331—59 des Strafgesetzbuches.

3. Die Beamteneigenschaft des Reichsbahnbeamten kommt in der Regelung des Dienststrafwesens zum Ausdruck. Nach § 23 Z. 2 R. B. G. findet das Dienststrafrecht der Reichsbeamten sinngemäße Anwendung. § 19 Perso I regelt das Dienststrafrecht zusammenfassend. Die schuldhafte Pflichtverletzung ist danach Dienstvergehen. Sie bewirkt die Dienstbestrafung. Die unter Ziff. a, b, c geregelten Dienststrafen der Warnung, des Verweises und der Geldstrafe entsprechen dem § 74 R. Bea. G. Die unter Ziff. d u. e vorgesehene Straf-

[16]) Richtig Hermann S. 194, anderer Ansicht Roser S. 151.

[17]) Anschütz R. V. S. 346, Giese S. 349.

[18]) Gegen die Anwendung des § 359 St. G. B. sprechen sich aus: das Oberlandesgericht Marienwerder am 5. X. 1925 (Jur. Rdschau. 1925 Nr. 22, Beilage Sp. 1227) und das Oberlandesgericht Frankfurt am 3. XI. 1925. (Jur. b. 1926, S. 622.)

[19]) Der Hinweis in der Begründung zu § 1 R. B. P. G. genügt nicht. s. S. 2/3 der Begründung.

versetzung und Dienstentlassung der Entfernung aus dem Amte des § 75 R. Bea. G. Dieser Zweiteilung entspricht die Einteilung in ein nicht-förmliches und ein förmliches Dienststrafverfahren. Zuständig sind die Dienststrafgerichte des Reiches. § 5 Z. 1 R. B. P. G.[20]). Dies besagt nichts gegen die Dienststrafgewalt der Reichsbahngesellschaft. Die Zuständigkeit der Reichsdienststrafgerichte folgt aus der Natur der Entscheidungen im förmlichen Dienststrafverfahren. Sie sind Akte der Rechtsprechung. Recht aber spricht allein der Staat.

Nach herrschender Ansicht[21]) findet § 19 Perso I auf die Beamten, die beim Uebergang des Betriebsrechts, 11. Oktober 1924, im einstweiligen Ruhestand standen, keine Anwendung. Dies wird aus den Worten „Im Dienst" des § 20 R. B. G. gefolgert. Diese Beamten unterstehen bei Aburteilung von Dienstvergehen dem Reichsbeamtenrecht.

§ 16. Die Rechte.

Den weitgehenden Pflichten entsprechen die Rechte des Reichsbahnbeamten.

1. Der Arbeitspflicht als der Hauptpflicht steht die Verpflichtung der Reichsbahngesellschaft gegenüber, den Lebensunterhalt ihrer Beamten zu sichern. Der Anspruch auf Besoldung entstammt einem öffentlich-rechtlichen Rechtsverhältnis. Er ist selbst öffentlich-rechtlicher Natur. Nach ausdrücklicher Gesetzesvorschrift ist zu seiner Verfolgung der ordentliche Rechtsweg für zulässig erklärt, vergl. Art. 129 Abs. 1 Satz 4 R. V., § 149 R. Bea. G., § 8 R. B. P. G. Da die Reichsbahngesellschaft die Dienstherrin ist, steht ihr die Ausgestaltung der Besoldung zu. Sie schafft demnach eine besondere Reichsbahnbesoldungsordnung. (§ 26 Abs. 1 R. B. G.) Bei ihrem Erlasse ist sie jedoch zur Berücksichtigung der Verhältnisse der Reichsbahnbeamten gehalten. Da das Reich kein Aufsichtsrecht in Personalfragen hat, fehlt aber der rechtliche Zwang zur Einhaltung dieser Vorschrift. Bis zum Erlaß der Reichsbahnbesoldungsordnung gelten nach § 11 Perso I die reichsrechtlichen Bestimmungen weiter.

2. An weiteren Rechten stehen dem Reichsbahnbeamten der Erholungsurlaub, die Fortgewährung der Besoldung in Krank-

[20]) s. §§ 86/89, 108, 110 R. Bea. G.

[21]) Herman S. 75, Roser S. 26, Roth, S. 12. Diese Ansicht ist bestätigt worden in einer Verfügung — 52. 591. 609. — der Hauptverwaltung vom 7. August 1926.

heitsfällen, das Ruhegehalt u. a. zu. (Vergl. §§ 13, 14, 23 Perso.)

3. Auf eine Möglichkeit des Reichsbahnbeamten, sich bei der Ausgestaltung seines Dienstverhältnisses besonderer Rechtsmittel zu bedienen, wird in § 17 Z. 2 eingegangen werden.

4. Der Reichsbahnbeamte genießt den besonderen Beamtenschutz der §§ 113, 114, 134, 196 St. G. B.

§ 17. Die Veränderung des Dienstverhältnisses.

I. Das Dienstverhältnis des Reichsbahnbeamten ist in seinem Bestehen Wandlungen unterworfen. Unter Aufrechterhaltung des Beamtenverhältnisses ist der Verlust einer Dienststelle möglich. Die Beamteneigenschaft bleibt erhalten[1]). Dies ergibt jetzt eindeutig § 26a Perso I. Danach kann ein Reichsbahnbeamter im einstweiligen Ruhestande auf seinen Antrag aus dem Dienste der Reichsbahngesellschaft entlassen werden. Das Reichsbeamtengesetz hatte in § 24 die Versetzung in den einstweiligen Ruhestand von dem Aufhören des Amtes infolge Umbildung abhängig gemacht. Mit dieser Rechtslage brach die Personalabbauverordnung vom 27. Oktober 1923, R. G. Bl. I S. 999. Art. 3 I 1 gab dem Reiche das Recht, Beamte in den einstweiligen Ruhestand zu versetzen, ohne daß die Voraussetzung der Behördenumbildung vorlag. Diese Maßnahme war vorübergehend. Art. 1 des Gesetzes über die Einstellung des Personalabbaues und Aenderung der Personalabbauverordnung vom 4. August 1925 (R. G. Bl. I S. 181) schafft den alten Rechtszustand wieder.

Der Zustand des Personalabbaues ist für den Reichsbahnbeamten von Dauer geworden. § 24 S. 2 R. B. G. gibt der Gesellschaft diese einschneidende Befugnis. Unter diese Bestimmung fallen die kündbaren und unkündbaren Beamten, die Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes und die Neuangestellten. In Ausführung dieser Ermächtigung regelt § 20 Perso I die Versetzung in den einstweiligen Ruhestand eingehend.

Die Ausübung des Rechtes ist im Vergleich zu Art. 3 Personalabbauverordnung an Schranken gebunden. § 20 Z. 3 Perso I geht von dem Grundsatze möglichst hoher Wirtschaftlichkeit aus. Die Erfüllung der Reparationen erfordert dies[2]). Aus dem Ziele, dessen Erreichung im Interesse des Reiches liegt, ist die schlechtere Stellung der Reichsbahnbeamten zu

[1]) Meyer-Anschütz S. 631 § 154 und das Schrifttum in Anm. 4.
[2]) s. Begründung zu § 24 R. B. G., S. 25.

erklären. Der Grundgedanke, der zur Schaffung der Reichsbahngesellschaft führte, kommt auch hier zum Ausdruck. Von dem Rechte kann die Gesellschaft Gebrauch machen:

1. bei Vereinfachung des Geschäftsbetriebes.

2. aus Gründen, die in der Person des Beamten liegen. Die Ausübung des Rechtes aus § 20 Perso I ist nur aus wirtschaftlichen Gründen zulässig. Sie ist unzulässig aus politischen, konfessionellen oder gewerkschaftlichen Gründen, ebenso wegen einer ordnungsmäßigen Ausübung der Beamtenratstätigkeit.

Aus der eingehenden Regelung der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand ist allgemein rechtlich die Ausgestaltung der Rechtsmittel bedeutsam. Rechtsmittelstellen sind:

1. der Einspruchsausschuß § 20 Z. 6 Abs. 2 Perso I. Die Zusammensetzung ergibt sich aus §§ 20 Z. 6, 19 F Z. 4 Perso I.

2. die Schiedsstelle § 20 Z. 7 Perso I. Ihre Zusammensetzung regelt § 20 Z. 8. Im Gegensatz zu dem Einspruchsausschuß wirkt hier ein richterlicher Beamter als Vorsitzender mit. Die Zuziehung eines Nichtreichsbahnbeamten ist in der Zuständigkeit der Schiedsstelle begründet. Als Beisitzer wirken je ein Vertreter der Reichsbahnbeamtenschaft und der Reichsbahngesellschaft mit. Nach § 20 Z. 12 sind Rechtsanwälte als Parteivertreter ausgeschlossen. (Vergl. § 31 des Gewerbegerichtsgesetzes und § 16 des Gesetzes betr. Kaufmannsgerichte, jetzt § 11 Abs. 1 des Arbeitsgerichtsgesetzes vom 23. Dezember 1926 — R. G. Bl. I S. 507 —.)

Der Einspruch erfolgt in beiden Fällen bei der verfügenden Stelle. Er gleicht der Beschwerde des Prozeßrechtes.

Zur Zuständigkeit des Einspruchsausschusses gehört die Entscheidung über die sachliche Berechtigung der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand. Er entscheidet, ob die Maßnahme nach § 20 Z. 3 S. 2 Perso I berechtigt war. Seine Entscheidung ist endgültig. § 20 Z. 15 Abs. 1 Perso I.

Die Schiedsstelle ist bei der Versetzung im Falle des § 20 Z. 3 S. 3 zuständig. Sie entscheidet, ob die Maßnahme statt aus betriebswirtschaftlichen aus politischen, gewerkschaftlichen oder konfessionellen Gründen erfolgte. Eine Nachprüfung der Fragen, die zur Zuständigkeit des Einspruchsausschusses gehören, steht ihm nicht zu. § 20 Z. 3 S. 2, 7 Abs. 2 Perso I. Die scharfe Abgrenzung der Zuständigkeit ist aus der Erwägung geschaffen, die „eisenbahnfachtechnischen Fragen“[3]) des Einspruchs-

[3]) Roser S. 104/5.

ausschusses nicht der Beurteilung eines Ausschusses zu überlassen, dessen Vorsitzender nicht Fachmann ist.

Diese eben genannten Stellen haben das Recht, Verwaltungsakte der Reichsbahngesellschaft nachzuprüfen und unter Umständen aufzuheben. Ein derartig weitgehendes Recht ist dem Reichsbeamtenrecht nicht bekannt. Im Gegenteil verbietet § 155 R. Bea. G. jede Nachprüfung der Verwaltungsakte. Die Regelung des Reichsbahnbeamtenrechtes stellt in ihrer Form einen Beitrag zu dem Gedanken des Rechtsschutzes in der Verwaltung dar.

II. Eine ebenso tiefgehende Minderung der Beamtenrechte wie die Versetzung in den einstweiligen Ruhestand bedeutet die Versetzung auf Dienstposten von geringerer Bewertung. § 24 R. B. G. Der Grund ist der gleiche wie bei der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand: Wirtschaftliche Gestaltung des Unternehmens mit Rücksicht auf die Reparationsverpflichtungen. § 21 Perso I enthält die näheren Vorschriften. Die Gründe, aus denen die Maßnahme statthaft ist, sind die gleichen wie bei der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand. § 21 Z. 1 Perso I in Verbindung mit § 20 Z. 3 S. 2 Perso I. Die unterschiedliche Rechtslage im Vergleich zum Reichsbeamtenrecht zeigt folgende Gegenüberstellung des § 23 Abs. 1 R. Bea. G.[4]) und § 21 Perso I.

§ 23 Abs. 1 R. Bea. S.:

> Jeder Reichsbeamte muß sich die Versetzung in ein anderes Amt von nicht geringerem Range und planmäßigem Diensteinkommen mit Vergütung der vorschriftsmäßinen Umzugskosten gefallen lassen, wenn es das dienstliche Bedürfnis erfordert.

§ 21 Z. 1 Perso I.:

> Die Gesellschaft kann Beamte auf Dienstposten von geringerer Bewertung versetzen, wenn das dienstliche Bedürfnis es erfordert. (§ 24 R. B. G.)[5]).

Gegen die Versetzung auf Dienstposten von geringerer Bewertung ist als Rechtsmittel der Einspruch gegeben. Gibt die erlassende Stelle ihm nicht statt, so geht die Entscheidung an die

---

[4]) Die Fassung entspricht dem A. 2 § 1 I des Gesetzes über die Einstellung des Personalabbaues und Aenderung der Personalabbauverordnung v. 4. August 1925. (R. G. Bl. I, S. 181. Inhaltlich stimmt sie mit § 23 Abs. 1, R. Bea. G. überein.

[5]) Die Personalabbauverordnung ging in A I Z. 1 nicht so weit wie § 21, Perso I. s. Fassung d. A I, Z. 1 der Personalabbauverordnung v. 28. Januar 1924 (R. G. Bl. 1, S. 39).

Rechtsmittelstellen über, die bei der Versetzung in den einstweiligen Ruhestand zuständig sind (§ 21 Z. 6 in Vbd. mit § 20 Z. 6 bis 13, 14 S. 1, 15, Perso I).

III. Eine besondere Stellung haben die Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes. Der in § 20 R. B. G. ausgesprochenen Wahrung der wohlerworbenen Rechte folgend sichert § 21 Z. 2 Perso I ihnen die bereits erworbenen Ansprüche an Diensteinkommen, Wartegeld, Ruhegehalt und Hinterbliebenenfürsorge zu. Nach Roser, S. 57, ist die Gewährleistung zeitlich beschränkt. Nach ihm handelt es sich um die Ansprüche, die bei dem Uebergang des Betriebsrechtes am 11. Oktober 1924 bestanden. Gegen ihn wendet sich mit Recht Hermann S. 100 und 153. Nicht eine bestimmte Summe zu einer bestimmten Zeit wird in § 21 Z. 2 Perso I gewährleistet, sondern der Anspruch aus dem Dienstverhältnis schlechthin. Praktisch bedeutet dies die Anpassung des Diensteinkommens der Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes an die Sätze des entsprechenden Dienstverhältnisses der Reichsbeamten. Dies ergibt § 11 Z. 1 S. 1, Perso I. Danach sind die reichsrechtlichen Bestimmungen weiter anzuwenden. Einen Beleg für die Richtigkeit bieten § 12 R. B. P. G. und § 21 Z. 2, S. 2 Perso I. Bei der Berechnung der gewährleisteten Bezüge wird die Reichsbeamten- und die Reichsbahnbeamtendienstzeit zusammengerechnet. Dies hat nur Sinn, wenn die Ansprüche aus dem Dienstverhältnis als solchem, nicht die des 11. Oktober 1924 gewährleistet sind. Die Frage ist bedeutsam wegen der im November und Dezember 1924 eingetretenen Gehaltserhöhung[6]). Nach der hier vertretenen Ansicht verliert ein Reichsbahnbeamter kraft Gesetzes bei der Versetzung auf einen Dienstposten von geringerer Bewertung diese Erhöhung nach dem 11. Oktober 1924 nicht. Für die Reichsbahnbeamten kraft Gesetzes bedeutet daher bis zum Erlaß der Reichsbahnbesoldungsordnung die Vorschrift des § 21 Perso I materiell keine Schlechterstellung.

Die Versetzung nach § 21 Perso I ist von der oben erwähnten Strafversetzung des § 19 B. Z. 1 d, Z. 3 zu unterscheiden. Sie ist keine Strafe für den Beamten. Die Strafversetzung ist mit einer Minderung bis zu 1/5 des Diensteinkommens möglich. (Vergl. § 75 R. Bea. G.) Eine solche Begrenzung fehlt in § 21 Perso I. Mit Recht macht Roser auf diese „befremdliche" Tatsache aufmerksam[7]).

[6]) Ob in diesen Erhöhungen überhaupt Gehaltsänderungen zu sehen sind, ist bestreitbar. Es handelt sich in Wirklichkeit nur um die Anpassung an den Goldwert des Gehaltes, der durch die Inflation verschoben war.

[7]) S. 82/83. Hermann S. 126, Anm. 5/6.

§ 18. Die Beendigung des Dienstverhältnisses.

Das öffentlich-rechtliche Dienstverhältnis des Reichsbeamten wird durch ordentliche (I) und außerordentliche (II) Gründe beendet.

I. Die Versetzung in den dauernden Ruhestand ist in § 22 Perso I eingehend geregelt. Voraussetzung ist die Erreichung des 65. Lebensjahres oder der dauernden Dienstunfähigkeit. In beiden Fällen ist eine Beamtendienstzeit von mindestens 10 Jahren erforderlich. Die Beendigung wird auf Antrag des Beamten oder ohne solchen durch Verfügung der Gesellschaft herbeigeführt. Sie muß bei Erreichung des 65. Lebensjahres gewährt werden. (§ 22 Z. 5 S. 1 Perso I) Im Falle der Dienstunfähigkeit und bei der Erreichung des 65. Lebensjahres auch ohne deren Nachweis ist eine Versetzung ohne einen Antrag und gegen den Willen des Beamten möglich. Unter § 22 fallen die kündbaren und die unkündbaren Beamten. Dies ergibt § 22 Z. 14 Perso I, denn er spricht ausdrücklich von den unkündbaren Beamten.

2. Für die kündbaren Beamten gibt § 25 Perso I einen weiteren Beendigungsgrund. Die Reichsbahngesellschaft kann das Dienstverhältnis durch die Ausübung des Kündigungsrechts lösen. Es steht in ihrem Ermessen, dem ausscheidenden Beamten eine Abfindungssumme zu gewähren. Unter Umständen ist die Gewährung eines Ruhegehaltes möglich. Näheres siehe in § 25 Z. 2 und 3. Perso I. Für den Rechtsschutz des kündbaren Beamten vergl. § 25 Z. 5 Abs. 1 Perso I und § 20 Z. 6 bis 15 Persol. (S. oben § 17.) Nach Beendigung des Dienstverhältnisses kann der Reichsbahnbeamte ein Zeugnis verlangen[1]).

II. Als außerordentliche Beendigungsgründe seien erwähnt:

1. die Dienstentlassung im dienststrafrechtlichen Verfahren, § 19 A, B, Z. 1, e.

2. Die Endigung kraft Gesetzes infolge eines Strafurteils, §§ 31, 32, 33 St. G. B.

III. Das Beamtenverhältnis kann durch den Reichsbahnbeamten auf seinen Antrag selbst beendet werden. Stellt er einen derartigen Antrag, so ist er aus dem Dienstverhältnis zu entlassen. Dies folgt aus der Rechtsnatur des Dienstverhältnisses. Ein Festhalten gegen den Willen widerspricht dem Treuverhältnis zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und ihren Beamten. In solchem Falle fehlt dem Reichsbahnbeamtenverhältnis die sittliche und rechtliche Grundlage für ein Weiterbestehen.

[1]) Reichsbahn 1926, Nr. 22, S. 313.

Buchdruckerei H. Franke, Dessau.